

Entre los colaboradores de primera hora se encuentran Jesús de Zabala, Violet Altford, Andrés María de Irujo, Bonifacio Echegaray, Andoni de Astigarraga, Víctor Ruiz Añibarro, Alfonso Rodríguez Castelao, Pablo Archanco, Miguel Olano de Alzo, Hilario Olazarán de Estella, Mikel Zárata, Jesús Artola Goikoetxea, Julián Zugazagoitia, Santiago Cunchillos, Miguel José Garmendia o Ixaka López de Mendizábal (con las reproducciones de «Xabiartxo»).

#### 4. ACUERDOS PARA LA INMIGRACIÓN

Una obra imprescindible para comprender la posición de los países americanos (y Argentina, en particular) ante la llegada de refugiados en las décadas de los 30-40 es la del profesor Leonardo Senkman que, aunque se trata de un estudio específico sobre la llegada a Argentina de judíos que vienen huyendo del horror nazi, ofrece una copiosa información sobre legislación y la postura oficial de determinados sectores sociales, eclesiásticos y políticos<sup>252</sup>.

La crisis económica de 1929 había dado lugar a que la legislación latinoamericana en materia de inmigración se hiciese más y más restrictiva. Pero, al mismo tiempo, la animadversión hacia refugiados europeos que intentaban ingresar en aquellos países por razones políticas o religiosas va a influir, sin duda, en el cuerpo legal que, sobre esta materia, surge en aquellos años. Se trataba de "*salvaguardar el carácter nacional... de la irrupción de conglomerados humanos dominados por ideologías y sentimientos nocivos y perturbadores contrarios al sentimiento nacional*"<sup>253</sup>.

A raíz de la guerra civil española y ante la previsible llegada masiva de refugiados, la mayor parte de los países latinoamericanos restringen la entrada de exiliados en el país. Las excepciones las constituyen México y Chile cuyos diplomáticos se movilizan a favor de los desterrados<sup>254</sup>.

A finales de 1938, se había formado en Venezuela un grupo de presión a favor de la inmigración vasca formado por intelectuales como Miguel Otero, Andrés Eloy Blanco, Jovito Villalba, Arraiz, Gonzalo Salas o Rafael Pizzani<sup>255</sup>.

No van a ser éstas las únicas gestiones. El embajador de Venezuela en Cuba, Alberto Smith Zárraga, amigo personal de un exiliado vasco, el doctor Luis de

---

252. Leonardo Senkman, *Argentina, la Segunda Guerra Mundial y los refugiados indeseables (1933-1945)*, Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 1991.

253. Decreto del Gobierno argentino de 17 de octubre de 1936 cit. por Senkman, p. 118.

254. *Ibidem*, p. 225 y ss.

255. Testimonio de Rafael Pizzani, cit.

Aranguren, realiza gestiones directas con el general López Contreras con los mismos fines señalados anteriormente<sup>256</sup>.

Dentro de esa campaña, el 14 de mayo de 1938, el doctor Simón Gonzalo Salas presenta un informe titulado «*Inmigración Vasca para Venezuela*». Parte de ese informe será editado en forma de folleto del que se hace una tirada de 20.000 ejemplares. El informe de Gonzalo Salas dará lugar a duras críticas de los periódicos falangistas, caso del diario *Hierro* de Bilbao<sup>257</sup>.

En 1938, se producen dos hechos de singular importancia. Por un lado, Venezuela reconocía al Gobierno de Burgos (franquista). Por otro, se aprueba el *Plan Trienal* que va a marcar la actividad del régimen de López Contreras en los próximos años. En el Punto 7 de ese Plan, se decía: «*Nuestra demografía es estacionaria y por consiguiente necesita aportes de sangre nueva que promuevan su favorable crecimiento. Venezuela no será jamás una gran país sin un paralelismo armonioso entre su potencialidad económica y el factor humano*». Con la puesta en marcha de este *Plan*, se creaba el *Instituto Técnico de Inmigración y Colonización*<sup>258</sup>.

En este marco, se produce el informe del doctor Gonzalo Salas. Este parte de la premisa de la necesidad que tenía Venezuela de una inmigración proclamada en todos los medios de comunicación y recogida en el *Plan* a que hacíamos alusión: «*Esto –se dice en el Informe– es una verdad tan clara y precisa que no necesita haberse repetido escuetamente tantas veces. Es una verdad que está tatuada en lo conciencia nacional. Y en realidad que no puede ser de otra manera si se piensa que solo constituimos –después de un análisis frío y ecuánime– una escasa guarnición de hombres, tarados en su gran mayoría, biológica y espiritualmente, cuya finalidad se ha concretado desde 1830 para acá, a sostener –aún deficientemente– la integridad política y territorial de la Nación. La inmigración es pues una necesidad que no admite discusión; y no la admite, porque no nos decidimos a afrontar el problema y a resolverlo de manera metódica y racionalizada tal vez estemos condenados a desaparecer del concierto de los pueblos libres. Se me excusará esta dureza de expresión. Me expreso así por que creo actuar en un país donde Si todos sus problemas fueran analizados al desnudo, muy otra sería su suerte*»<sup>259</sup>.

Simón Gonzalo Salas defendía una emigración étnicamente homogénea y políticamente moderada (que debía, por un lado compensar el temprano reconoci-

256. Luis de Aranguren, *Memorias de un exiliado vasco*, México: Ed. Vasca, 1955, p. 504.

257. Simón Gonzalo Salas, *Microbiografía del Dr. Leopoldo Aguerrevere*, Caracas: Ed. del Autor, 1979, p. 29.

258. Sanin, Opus cit. vv. pp.

259. Simón Gonzalo Salas, *Inmigración Vasca para Venezuela*, Caracas: Impresores Unidos, 1938, p. 5



El primero por la izquierda, Antón de Irala, primer delegado vasco en USA, en Idaho. El segundo por la derecha, con boina, Manu De la Sota Aburto.

miento del régimen franquista y, por otro, no avivar las iras de los influyentes sectores anticomunistas). Se daba cuenta que una inmigración incontrolada podría hipotecar el país y ponía, como ejemplos negativos, los de Argentina y Brasil. Por el contrario era partidario de lo que calificaba como experimento australiano. «Al poblar –decía– debemos hacerlo con la idea de nacionalizar. Para ello nada mejor que hacer la empresa con elementos fácilmente adaptables a nuestra lengua, religión y costumbres..y a nuestro medio ambiente. (...) La selección del emigrante es la clave del éxito, sobre todo tratándose de nacionalidades como la nuestra». La inmigración incontrolada (especialmente, la escandinava y alemana) había sido un fracaso: «la mayoría regresó de inmediato o esperé a explotarnos para hacerlo. En su casi totalidad la inmigración de puertas abiertas está integrada por mercaderes u otros indeseables que miran al indoamericano despectivamente»<sup>260</sup>.

En un momento de su *Informe*, Simón Gonzalo Salas se pregunta, ¿Dónde están esos emigrantes?: «Esos emigrantes son por ahora 80.000. Son vascos y

260. *Ibidem*, p. 9

están en la actualidad en Francia, deseosos de venir. Podría decirse que hoy están huérfanos de su gran Patria y acogerían a la nuestra con el músculo y con el corazón. Están exentos de tutelaje extranjero y, por tanto, con ellos está salvado el más grave inconveniente cuando se presente el problema de la inmigración. Por lo demás, en cuanto a su adaptabilidad, a su fácil y rápida asimilación al ambiente nacional, escuchemos: «La historia será siempre justiciera para conceder a los vascos establecidos en Venezuela la gloria de haber sido los primeros innovadores y los verdaderos creadores de la industria agrícola» (Aristides Rojas, «Orígenes de Venezuela»). «La Compañía Guipuzcoana a la que también podrían atribuirse los progresos y los obstáculos que han alternado en la regeneración política de Venezuela, fue el acto más memorado del reinado de Felipe V en Venezuela» (Andrés Bello, «Recuerdos de la Historia de Venezuela»)<sup>261</sup>.

El doctor Gonzalo Salas dedica una parte importante del repetido informe a describir la historia, costumbres, economía y, parafraseando a Aristides Rojas, «el elemento vasco en Venezuela». En sus conclusiones afirma que «la inmigración vasca a Venezuela no representa peligro ni aún remoto», debido «a la sana ideología del pueblo vasco». Para el autor, la organización que recogía mejor esa «sana ideología» era el Partido Nacionalista Vasco (PNV) que había luchado al lado de la República en defensa de sus fueros (sic) –se refiere a la autonomía– y contra el totalitarismo que representaba la sublevación franquista<sup>262</sup>.

«Con el presente informe –concluía Simón Gonzalo Salas– creo haber puntualizado en detalle el asunto que supongo más trascendental para la vitalización efectiva del organismo nacional: el incremento de una fuerte corriente de inmigración vasca».

Esta campaña sorprende sobremanera al Gobierno Vasco exiliado. Este se había constituido el 7 de octubre de 1936 tras aprobar las Cortes de la República española un *estatuto de autonomía* para el País Vasco. Sus agentes pronto se movilizan para conocer el alcance de la misma. Entre los informadores, se encuentra un grupo de jesuitas vascos. Entre éstos, el padre Aranzadi, hijo de Engracio Aranzadi, uno de los dirigentes históricos del PNV<sup>263</sup>. Pero, no todas las opiniones son coincidentes. El 25 de febrero de 1939, Ramón de la Sota Mac Mahon, uno de los delegados del Gobierno Vasco en Nueva York, escribía al presidente José Antonio Aguirre exiliado en París: «Hace pocos días vino a visitar-

---

261. *Ibidem*, p. 24 y ss.

262. *Ibidem*, p. 28

263. Carta de Antón de Irala a José Antonio de Aguirre, New York, diciembre de 1938 (BSP- Basque Collection, University of Nevada-Reno).

me de Venezuela un amigo mío inglés, Mr. Dempster que estudió conmigo. Antes fue miembro del Cuerpo Colonial inglés dejándolo para venir a trabajar a la «Shell Mex» a este Continente. Mr. Dempster que conoce Euzkadi y nuestro problema, habiendo leído casi todo lo que se publica en castellano sobre el movimiento nacional vasco, nos dijo cosas muy interesantes sobre la inmigración vasca a ese país que a su juicio sería un desastre. Me prometió enviarme un estudio para enviárselo yo al Gobierno de Euzkadi. Según Mr. Dempster., las tres últimas inmigraciones, la de los alemanes, los canarios y los suecos han sido completos fracasos y los periódicos claman ahora por la inmigración vasca»<sup>264</sup>.

A pesar de todo esto, hasta las vísperas de la invasión nazi, el presidente Aguirre no era partidario de emigraciones masivas, quizá con la lejana esperanza de que un rápido triunfo de los aliados diese una salida positiva al problema peninsular:

*“El Gobierno quiere fijar un criterio. En materia de emigración es contrario a.. las emigraciones en gran número. Ni es su convicción, ni las circunstancias.. ajenas a nosotros, aconsejan ni permiten emigraciones en esa medida (...). Pero el Gobierno respeta la decisión particular y a este respecto apoya las solicitudes que se le dirijan por los interesados en ese sentido. Pueden también dirigirse a los organismos de ayuda dependientes de las instituciones republicanas los que así lo deseen. Hacemos la advertencia de que el Gobierno Vasco, como tal, no tiene representación en los referidos organismos”*<sup>265</sup>.

Hasta 1939, habían llegado a Venezuela algunos exiliados vascos. en algunos casos, gracias a gestiones de jesuitas residentes en el país. Este éstos, Ignacio de Rotaeché, ex-diputado a Cortes y presidente del *Euzkadi Buru Batzar* (Consejo Nacional) de la *Comunión Nacionalista Vasca* (nombre que había adoptado el PNV entre 1916 y 1930). De ideas muy conservadoras, al estallar la guerra civil, se mostró contrario a que el Nacionalismo Vasco apoyase a la República, exiliándose en 1936. Primero, en Francia, y, más tarde, en Venezuela, donde trabajó para el Ministerio de Obras Públicas. En la misma situación se encontraba Manuel Chalbaud Errazquin, hermano de un destacado miembro de la Compañía de Jesús que había sido rector de la Universidad de Deusto (Bilbao). Chalbaud se dedicará a la construcción<sup>266</sup>.

---

264. Carta de Ramón de la Sota Mac Mahon a José Antonio de Aguirre, New York, 25 de febrero de 1939 (BSP-Basque Collection, University of Nevada-Reno).

265. Gobierno Vasco, “Circular de la Presidencia del Gobierno vasco que debe ser leída en las instituciones de todas clases creadas para la atención de la emigración vasca”, París, 9 de agosto de 1939.

266. VV. AA., *Nacionalistas (1903-1923)*, Bilbao: Alderdi, 1985.

También llega a Venezuela, en abril de 1938, el doctor José María Bengoa Lekanda. Durante el período republicano, había sido dirigente de la *Federación de Estudiantes Vascos* en Valladolid. En 1936, poco antes del estallido de la guerra civil, obtiene la Licenciatura en Medicina por la Universidad de la citada ciudad castellana. En los primeros días de la guerra, se alista como voluntario en un batallón nacionalista. Tras la formación del Gobierno Vasco, se incorpora a la Sanidad Militar de Euzkadi, a las órdenes de Fernando Unzeta. Sale para el exilio en 1937 y, como hemos señalado, llegaba a Venezuela ocho meses más tarde. En Julio de 1938, es designado por el Ministerio de Sanidad y Asistencia Social Venezolano al pueblo de Sanare (Estado Lara). Tras pasar por Irapo (Estado Sucre), fue nombrado jefe de Nutrición del citado Ministerio. En esta etapa, el doctor Bengoa crea los Comedores Escolares y los Comedores Populares, así como el Instituto Nacional de Nutrición del que fue Jefe de su dirección técnica (1945-1950). De ahí es destinado al departamento de Nutrición de la Organización Mundial de la Salud<sup>267</sup>.

En la primavera de 1939, se produce un hecho importante. Arturo Uslar Pietri es nombrado director del Instituto Técnico de Inmigración y Colonización, al que se incorpora, como subdirector, Simón Gonzalo Salas<sup>268</sup>. Ante las demandas existentes y desde el convencimiento de que una inmigración vasca sería útil para el país, Uslar accede e, inmediatamente, se inician las gestiones<sup>269</sup>.

Las negociaciones en París las llevan en un primer momento, por parte venezolana, el representante para Europa del Instituto de Inmigración, Eduardo Monsanto, y el ya citado Simón Gonzalo Salas. Por parte vasca, lo harán el vicepresidente del Gobierno Vasco, Jesús María de Leizaola, y el director de inmigración de este último, Julio de Jauregui. Posteriormente, y para acelerar la llegada de vascos a Venezuela, participan en las negociaciones Abel Cifuentes Espinetti y Carlos Enrique Aranguren, este último había sido cónsul general de su país ante el Gobierno de la República española<sup>270</sup>.

En el convenio se acuerda *«la emigración de equipos de diferentes especialidades, mediante la aceptación de condiciones económicas excepcionalmente*

---

267. Luis Bilbao "La actuación de los médicos vascos en Venezuela" en *25 aniversario del Centro Vasco de Caracas*, p.56 y ss. Además de los citados, antes de los viajes organizados ya se encontraban en Venezuela Joaquín de Carrandi y familia, Marcelino de Aguirrezabala y esposa, Angel María Rousse, Ander de Arantaltza, Emilio de Barroeta Martín, Pedro y Félix de Gaubeka, Antonio y Pablo de Urigüen, José María de Bengas, José Luis de Lartitegi, José María Seminario, Severo Ceberio, Julián de Unzurrunzaga. Juan de Eguiraun y esposa, Franciso Badiola Lazkano, Andrés de Atela y familia, Fidel Fresnedo y esposa, Familia Miangolarra, Antonio Deusto, familia Valdivieso, Ramírez Olano, Carmelo de Arriaga, familia Sanjuán-Echevarrieta, Basilio de Llona o Martiniano de Alcorta.

268. Testimonio de Arturo Uslar Pietri, Caracas, marzo de 1989.

269. Testimonio cit.

270. Testimonio de Ricardo de Maguregui, Caracas, marzo de 1989.

*convenientes y con garantías que se obligan a cumplir ambos contratantes*<sup>271</sup>. Los exiliados salían de Francia con un contrato de trabajo por tiempo indeterminado. El Gobierno Venezolano les anticipaba los gastos de viaje e instalación, comprometiéndose los vascos a reintegrar el montante de esos gastos en un tiempo prudencial. Por otro lado, en los acuerdos, constaba expresamente que los exiliados vascos no serían destinados a las colonias agrícolas del interior, en las que las condiciones de vida eran especialmente duras<sup>272</sup>.

La puesta en marcha del convenio no estuvo exenta de dificultades. Por un lado, el cónsul venezolano en Burdeos, Guzmán, a quien los refugiados vascos llamaban *Guzmán el Malo*, cometió tal número de arbitrariedades que fue sustituido por su Gobierno. Este incidente hizo que muchos exiliados optasen por trasladarse a otros países<sup>273</sup>. Por otro, algunos empresarios vascos que, como hemos visto, ya residían en el país, comienzan a contratar directamente a exiliados, al margen del Instituto de Inmigración. De esta forma, se vulneraba el acuerdo. La intervención de las autoridades vascas y venezolanas pondría fin a dichas prácticas. Uslar Pietri puso como condición que los vascos trabajasen, por lo menos, un día en el puesto para el que se les había contratado. A partir de entonces, tendrían plena libertad para hacer lo que quisiesen<sup>274</sup>.

Otras dificultades tendrán carácter político. Algunas organizaciones políticas vascas, especialmente los sectores cercanos al Partido Comunista y el ala izquierda del Partido Socialista critican el carácter partidista de la emigración vasca a Venezuela. En sus ataques, se distinguió el diputado socialista a Cortes por Guipúzcoa, Miguel Amilibia<sup>275</sup>. Este mismo problema, como veremos, se le presentará al delegado del Gobierno vasco en la República Dominicana, Eusebio María de Irujo<sup>276</sup>. En ambos casos, el presidente Aguirre se vería obligado a precisar la participación de su Gobierno en dichas negociaciones<sup>277</sup>.

A principios del verano de 1939, concluían las negociaciones entre los nacionalistas vascos y el Gobierno venezolano. Al mismo tiempo, comenzaba la selección de emigrantes. Tras firmar los contratos y recibir los visados, el primer grupo iniciaba el viaje. A éste se suma un joven oficial de la Marina Mercante, Ricardo

271. *Eusko Deya*, nº 9, Buenos Aires, 30 de julio de 1939.

272. Modelo de contrato (Archivo Maguregui, Caracas).

273. *Euzko Gaztedi*, Caracas, noviembre, 1964.

274. Testimonio de Uslar Pietri, cit.

275. Carta de Miguel de Amilibia al Comité Central Socialista de Euzkadi (PSOE), París, 17 de febrero de 1940.

276. Carta de Eusebio de Irujo a José Antonio de Aguirre, Ciudad Trujillo, 17 de marzo de 1940.

277. Carta de José Antonio de Aguirre a Manuel de Irujo y José Ignacio Lizaso, New York, 30 de diciembre de 1941.

de Maguregui<sup>278</sup>, exiliado en Francia desde la caída del norte peninsular en manos de los franquistas. Durante algún tiempo, había esperado un contrato para navegar en una compañía naviera filipina. En vista de que no recibe noticias de ésta, decide ir a Venezuela. Era el único del grupo vasco que aún no había recibido el visado. Sin embargo, en el tren que le lleva a Le Havre para embarcar, Jesús Iraragorri, un médico contratado por el Gobierno venezolano, le entregaba una carta del *Euzkadi Buru Batzar* (Consejo Nacional del PNV), nombrándole responsable de aquella expedición<sup>279</sup>.

En dicha carta, se decía: *“El Partido Nacionalista Vasco desea que esta primera expedición de vascos a Venezuela lleve un buen orden, y a la vez necesita tener conocimiento de todas las incidencias de lo misma, tanto durante el viaje como a la llegada a Venezuela y mientras van colocándose en los diferentes puestos nuestros compatriotas expedicionarios. Para este fin delega el PNV en Ud. la representación provisionalmente en tanto se establezca alguna delegación definitiva para este grupo expedicionario”*<sup>280</sup>.

El día 24 de junio, 82 vascos –hombres, mujeres y niños– se concentraron en el puerto francés de Le Havre. Dedicaron la jornada a la revisión de pasaportes y visados. En la madrugada del día 25, el grupo, acompañado por Julio de Jauregui, Miguel José Garmendia, Otalora y el periodista José Olivares Larrondo “Tellagorri”, oye misa, oficiada por monseñor Lemaire que se había distinguido por su ayuda a los niños vascos refugiados en Francia. A las ocho de la mañana, el grupo es trasladado al puerto en autobuses, embarcando una hora más tarde a bordo del paquebote *Cuba*, de la *Compagnie Générale Transatlantique*. Ante la curiosidad de los demás pasajeros entre quienes se encuentran un grupo de refugiados judíos– suena el *txistu* de Segundo de Achurra que interpreta el *Agur Jaunak* y el himno nacional vasco<sup>281</sup>. Son momentos especialmente dramáticos. Entre los pasajeros hay algún herido de guerra. Muchos dejan en Francia mujer e hijos en vísperas de la otra guerra anunciada<sup>282</sup>.

Tras hacer escala en Southampton, el 4 de Julio de 1939, tocaban el primer puerto americano: Point de Pitre (Guayana). Desde allí, Maguregui escribe a la dirección del PNV, detallando los pormenores del viaje hasta entonces. El día 29

278. Ricardo de Maguregui, nacido en Algorta (Vizcaya) era un capitán de la Marina Mercante afiliado al Partido Nacionalista Vasco. Durante la guerra había navegado en los barcos que aprovisionaban el puerto de Bilbao, burlando el bloqueo de la escuadra rebelde.

279. Testimonio de Ricardo de Maguregui, cit.

280. Carta de Luis de Arredondo a Ricardo de Maguregui, Anglet, 23 de junio de 1939.

281. *Euzko Deia*, nº 168, París, 9 de julio de 1939.

282. Testimonio de Ricardo de Maguregui, cit.

de junio, el grupo vasco celebra la festividad de San Pedro. No faltan la música y los bailes. Dice la misa monseñor Víctor Sanabria, Obispo de Alajuela (Costa Rica). El prelado costarricense establece una relación de amistad con el grupo y, al llegar a La Guaira, le entregaría una carta de recomendación para el arzobispo de Caracas. Por otro lado, en su informe, Maguregui señalaba: «*Observo que, a medida que nos acercamos a América, la gente se siente más preocupada, a pesar de todo, el ambiente general es de confianza y ánimo*»<sup>283</sup>.

En las primeras horas del día 9 de julio de 1939, el *Cuba* atracaba en el puerto venezolano de La Guaira. A las 7 de la mañana, subía a bordo Arturo Uslar Pietri, acompañado de Antonio Arraiz, Roberto Alamo Ibarra y Vicente Fuentes. A las 9 de la mañana, Maguregui enviaba un telegrama a «*Villa Endara*» (sede del PNV), comunicando la llegada del grupo vasco Venezuela<sup>284</sup>.

Toda la prensa venezolana se hace eco de la llegada de los refugiados vascos. El diario «*Ahora*» dedicaba una página, con gran profusión de fotografías, a este evento. Destacaba que, entre los recién llegados, se encuentran médicos, ingenieros, contables, agricultores y obreros especializados<sup>285</sup>.

El domingo 16, el grupo asiste, en la parroquia de Santa Rosalía, a una Misa cantada, oficiada por su párroco, el padre Tenreiro, amigo del canónigo Alberto Onaindia, asesor del presidente del Gobierno Vasco con quien había estudiado en Roma. A las once de la mañana, acompañados por Arturo Uslar Pietri y Simón Gonzalo Salas, los vascos hacen una ofrenda floral en el Panteón Nacional, donde se encuentran los restos de Simón Bolívar. Como se había acordado con las autoridades venezolanas, se canta el *Agur jaunak* y el himno venezolano. Sin embargo, uno de los refugiados, Esturo, por iniciativa propia, pidió permiso a Uslar Pietri para interpretar el *Euzko Abendaren Ereserkia* (himno nacional vasco)<sup>286</sup>. Lo que, en apariencia, no dejaba de ser un hecho anecdótico, dará lugar a una polémica política. «*La Esfera*», un periódico muy reaccionario y pro-franquista, que mantenía una cruzada permanente contra todo lo que oliera a izquierda, publicó una información sumamente crítica, diciendo que se habían cantado «*himnos comunistas*» en el Panteón Nacional, en presencia de un alto funcionario del Gobierno y con su anuencia. Por su parte, José Antonio Sangróniz, representante franquistas en Venezuela presentaría una nota de protesta. El asunto no tuvo mayor trascendencia porque el general López Contreras no le dio importan-

283. Carta de Ricardo de Maguregui a Luis de Arredondo, Point de Pitre, 5 de julio de 1939.

284. Telegrama de Ricardo de Maguregui a Luis de Arredondo, La Guaira, 16 de julio de 1939.

285. *Ahora*, Caracas, 16 de julio de 1939.

286. Testimonio de Ricardo Maguregui, cit.



Lorea de Ustaran, ante el delegado vasco en Argentina, Ramón M<sup>a</sup> de Aldasoro.

cia<sup>287</sup>. No obstante dicho incidente era un reflejo de la situación política de Venezuela en vísperas de la Segunda Guerra Mundial.

El día 28 de julio de 1939, salía, asimismo, de Le Havre, el *Flandre* con 139 refugiados vascos a bordo. Entre ellos, Juan Olazabal Gómez, Interventor General de Hacienda del Gobierno Vasco, que encabezaba la *Delegación oficial del PNV*<sup>288</sup>. Como responsable del viaje iba Eusebio Barriola Irigoyen, capitán del Batallón San Andrés (zapadores), perteneciente al sindicato nacionalista ELA-STV (Solidaridad de Trabajadores Vascos) condenado a muerte en Santoña y canjeado en 1938. Este viaje tuvo aspectos especialmente emotivos. En el citado puerto francés, se reunían, después de casi tres años, padres con hijos de refugiados en Bélgica<sup>289</sup>. El tercer viaje de esas características es el del *Bretagne*, que salió de Burdeos con 53 refugiados a bordo cuyo responsable era Francisco Elórtegui

---

287. Testimonio de Arturo Uslar Pietri, Caracas, marzo de 1989. Margarita Askenazi, Uslar Pietri, *Muchos hombres en un solo hombre*, Caracas. Caralex, 1988, p.38 y ss.

288. Carta de Luis de Arredondo a Ricardo de Maguregui, Anglet, 4 de agosto de 1939.

289. *Euzko Deya*, nº 173, París, 13 de agosto de 1939

Gambe, capitán de la Naviera *Sota y Aznar* que había sido comandante del *bou* armado *Donostia* que luchó en la batalla del cabo Machichaco, y llegó a La Guaira el 26 de agosto<sup>290</sup>.

A finales de 1937, un exiliado vasco, José Manuel Oruezabala, de acuerdo con unos carpinteros de ribera, fundaba un astillero de barcos de madera en la desembocadura del río Adour en Bayona. Después de muchos apuros y sacrificios económicos, se botó el primer barco al que poco después seguirán otros. De estos astilleros, salieron las embarcaciones *Donibane* («San Juan», en lengua vasca) que al principio se llamó *Lendabizikoa* («La Primera» y *Bigarrena* («La Segunda»), ambas generales, con casco de madera, costillaje de varilla, y provista de motor *diesel* de 50 HP. Sus características: eslora, 14 metros; manga, 3,50 metros y dos a tres pies de calado. El *Donibane* fue botado en agosto de 1938 y, tres meses más tarde, su compañera. En su primera etapa, estas embarcaciones se dedicaron a la pesca en el País Vasco-continental<sup>291</sup>. Los dos barcos habían sido financiados gracias a unos créditos gestionados por la Consejería de Hacienda del Gobierno vasco<sup>292</sup>.

En junio de 1939, se cierra un proyecto para trasladar *arrantzales* (pescadores) exiliados en Francia a Venezuela. La cifra inicial rondaba los doscientos hombres<sup>293</sup>. Sin embargo, esa cifra se descarta por excesiva para una primera expedición. Se trataba, en un principio, de sondear posibilidades para instalar una gran pesquería en Venezuela. Incluso, con los beneficios obtenidos por dicha empresa, financiar las actividades del Gobierno Vasco en el exilio en unos momentos en que las arcas de este último se iban agotando. El autor del proyecto era el capitán José María Burgaña, que se había destacado durante la guerra como oficial de la Marina Auxiliar de Euzkadi. Este, un año antes, había tratado de sacar adelante un proyecto similar para la Argentina<sup>294</sup>.

La suerte del *Donibane* y el *Bigarrena*, en sus primeros meses de singladura, estuvo marcada por los accidentes y los sabotajes. No podían pescar legalmente debido a la oposición de los sindicatos franceses a que los exiliados vascos trabajasen en sus aguas<sup>295</sup>. Se habían convertido en los «*malditos*» de aquella pequeña flota. A pesar de los consejos en contra, Burgaña y sus hombres se preparan para una travesía nunca antes intentada. Por otro lado, no todos los tripulantes son

290. Testimonio de Ricardo de Maguregui, cit.

291. *Euzko Deya* n° 21, Buenos Aires, 30 de noviembre de 1939.

292. Carta de Eliodoro de la Torre a Doroteo de Ciaurriz, París, diciembre de 1938.

293. Koldo San Sebastián, *El exilio vasco en América*, Op. cit, p. 120.

294. Fondo Santiago Aznar Sarachaga, Carpeta Pesca, 1937-1938.

295. *Euzko Deya* n° 22, Buenos Aires, 10 de diciembre de 1939.

marinos. Dos de ellos, Azpiritzaga y Echegoién, oficiales del Ejército Vasco, hechos prisioneros y canjeados, que habían combatido con oficiales con las tropas regulares republicanas en Cataluña, se suman la aventura. «*Teniendo en cuenta la poca capacidad de los depósitos de combustible –escribe Burgaña–, procurando conseguir el mayor radio acción, cargamos tambores de gasoil, con lo que llenamos las bodegas de popa y parte de la cubierta, intercalando entre los mismos, barriles de agua potable y de vino, bien sujeto todo, de modo que hicieran bloque con la barca. En la bodega de proa, almacenamos las redes y demás pertrechos de pesca, los bultos de equipaje, los víveres, etc., dejando el espacio requerido para el alojamiento de los hombres. Cada barco portaba un pequeño bote auxiliar boca abajo, sobre la cubierta, y tapados por ellos, los chalecos salvavidas. Cocina a petróleo. Tablas de instrumentos náuticos, cronómetros y aparato receptor de radio. Botiquín bastante bien surtido, solución de permanganato contra las materias orgánicas del agua y obligación de tomar un limón por persona. etc.*»<sup>296</sup>.

El domingo, 6 de agosto de 1939, los dos pequeños pesqueros se disponen a zarpar. La tripulación del *Bigarrena* estaba formada por José María de Burgaña, de Motriko, capitán; Antonio López Altonaga, de Mundaka; Emilio de la Hoz, de Guetaria; Cosme de Goitiz, de Lekeitio; José de Zabaleta, de Ondárroa; Ricardo de Azpirichaga, de Durango, y Joseba de Arriandiaga, Elantxobe. La del *Donibane* estaba integrada por Pedro Ruiz de Loizaga capitán, de Mundaka; León Aguirregómezcorta, de Motriko; José Bedialauneta, de Ondárroa; Pedro de Bernedo, de Ondárroa; Silvestre de Isasti, de Guetaria; Francisco Valdivielso; Fernando de Echegoyen, de Bedia, y Ramón Coscorroza, de Lekeitio. Antes de abandonar el muelle Des Allées Marines de Bayona, el sacerdote exiliado Policarpo de Larrañaga, capellán del Sindicato de Pescadores (*Euzko Tostarteko Bazkuna*) les da la bendición. A las seis y media de la tarde, cruzaban la barra del río Adour. En alta mar descubren a un polizón a bordo del *Bigarrena*. Se llamaba Miguel Marina Barredo, tenía 24 años y era natural de Bilbao<sup>297</sup>.

En su proyecto, Burgaña quería hacer la travesía directamente entre Bayona y La Guaira. Sin embargo, el presidente Aguirre impondría una escala en Dakar. Así se hizo no sin dificultades. Las autoridades francesas de aquel puerto senegalés no se fiaban de aquellos dos barcos que hacían una travesía tan poco frecuente a punto de estallar la guerra<sup>298</sup>. Tras aprovisionarse y aprovechando la travesía para pescar, el día 6 de septiembre de 1939, el *Donibane* y el *Bigarrena* avista-

296. *Ibidem*.

297. *Euzko Deya*, nº 24, Buenos Aires, 30 de diciembre de 1939.

298. Cuando fondearon en Dakar, los franceses pensaron que se trataba de alemanes debido a la extraña lengua que hablaban entre ellos (el euskera). En un bote, se acercó un hombre de uniforme, que les pregunta: "Euskaldunak zarié?" (¿Sóis vascos?). Resultó que el prefecto de Dakar era vasco (*Testimonio de Pedro Ruiz de Loizaga, Bilbao, junio de 1990*).

ban tierra venezolana. Des días más tarde, fondeaban en La Guaira. Hacía una semana que había comenzado la guerra mundial.

Los barcos entraron en el puerto venezolano con la *ikurriña* (bandera vasca) izada en sus mástiles. Unos funcionarios de la embajada española trataron de establecer contactos con los navegantes, pero un exiliado, Eustasi Sarasola, les advirtió en euskera y los agentes franquistas no pudieron subir a bordo. En La Guaira, les espera Olazabal quien encarga a Maguregui que realice las gestiones para el abanderamiento de los dos pesqueros y consiga los permisos para faenar.

Un grupo importante de vascos llegará a Venezuela a través de la República Dominicana. A pesar del *régimen* que imperaba en dicho país, muchos se dirigían a él debido a que era muy difícil obtener visados para México, Argentina o Chile. Trujillo, el dictador dominicano no ponía impedimentos. Eso sí, cada exiliado debía pagarle 50 dólares (500, los refugiados judíos)<sup>299</sup>.

Hay dos tandas de viajes a la República Dominicana. La primera llega en el otoño de 1939 y la segunda en los primeros meses de 1940. Las condiciones de vida allí son extremadamente duras y los medios económicos de subsistencia, muy escasos. Ello hace que un grupo de refugiados vascos –Urreztieta, Urruchua, Orúe, Ibargüen, Basterrechea, Uribarrena, Soto y Zabala escriban al presidente vasco, José Antonio de Aguirre. Le piden que nombre a Eusebio María de Irujo y Ollo, delegado del Gobierno en Santo Domingo (en aquellos días, Ciudad Trujillo). Hasta entonces Irujo –en condición de antiguo miembro del *Euzkadi Buru Batzar*, Consejo Nacional, del PNV– se había encargado de ayudar a los vascos para seguir viaje a Venezuela. Al mismo tiempo, solicitaban que los subsidios del SERE<sup>300</sup> destinados a los vascos fuesen puestos a su nombre (el de Irujo) y que él los gestionase, evitando que interviniesen los corruptos organismos de la dictadura dominicana. De esta forma, creían que se conseguiría una salida más rápida del país<sup>301</sup>.

Muchos exiliados habían llegado a la República Dominicana sin documentación. Algunos, tras la caída de Cataluña, habían pasado por campos de concentración franceses, con lo que se hacía muy difícil conservar sus pertenencias. Esto sumaría nuevas dificultades para quienes viajaron a Venezuela. En este punto, jugaría un papel muy importante el consulado venezolano en Ciudad Trujillo que, para aligerar los trámites, reconocería como válido el pasaporte emitido por el Gobierno Vasco, el «*igarobide*»<sup>302</sup>.

299. Robert Pastor, *Euskal Herria en Venezuela*, Bilbao: Ediciones Vascas, 1979, pp. 90.91.

300. Servicio de Evacuación de Republicanos Españoles, dependiente del Gobierno de Negrín.

301. Koldo San Sebastián, “*El exilio vasco*”, cit. p. 105 y ss.

302. Testimonio de Fernando Carranza, Caracas, marzo de 1989.

El primer grupo formado por dieciséis personas<sup>303</sup>, embarcaba el día 24 de diciembre de 1939 a bordo del *Presidente Trujillo*, llegando al puerto de Curaçao dos días más tarde. De allí, a La Guaira, en el *Ramoe*. Un segundo grupo de vascos salía de Ciudad Trujillo el 5 de enero de 1940, tras hacer el mismo recorrido llegaba al citado puerto venezolano en el *Cottica*, La mayor parte de estos y otros que habían llegado a esta isla a bordo del vapor «*Lassalle*» habían organizado el viaje en el convento benedictino de Belloc en el sur de Francia<sup>304</sup>.

### Comité Pro-Inmigración Vasca

Aún no ha finalizado 1939 cuando un selecto grupo de vasco-argentinos, encabezados por el político, ingeniero y profesor universitario José Urbano de Aguirre, pone en marcha la Comisión Pro-Inmigración Vasca. Su principal finalidad es la de «*allanar explicables reparos que por motivos circunstanciales colocan a muchos vascos en difícil situación para acreditar su solvencia moral y con el objeto de facilitar a todos los de ambas laderas de los Pirineos no afectados por taras que justifiquen su repudio al ingreso y la radicación en la República Argentina*»<sup>305</sup>.

A finales de noviembre de 1939, el presidente de la República, Ortiz Lizardi, recibe a la directiva del CPIV. José Urbano de Aguirre le expone los propósitos de este organismo y pide que se establezcan disposiciones que los hagan posibles<sup>306</sup>.

El día 20 de enero de 1940 la primera página de *Euzko Deya* está ocupada en su totalidad por el decreto del presidente Ortiz facilitando la entrega masiva de refugiados vascos. En la parte final del mismo se dice: «*Por ello el presidente de la Nación Argentina decreta: el ministro de Agricultura permitirá el ingreso al país de inmigrantes vascos, residentes en España o en Francia, con la documentación que posean y bajo la garantía moral y material en cada caso del Comité Pro-Inmigración Vasca, o la que en su defecto puedan suministrar los funcionarios consulares respectivos, sobre los antecedentes de buena conducta y aptitudes físicas y morales de las personas en cuyo favor interceda el citado Comité*»<sup>307</sup>. Curiosamente, esta actitud generosa del Gobierno argentino para con los vascos contrasta con la mantenida hacia refugiados republicanos de otra

---

303. El grupo estaba formado por Txomin Rolas, José María Díaz de Recarte, Pedro Urkidi, Víctor Quintana, Satur Azcorra, Juan Goicoechea, Pedro Aguirrezabal, Manuel Zarobe, Juan Martín Alegría, Gerardo Bilbao, Luis de Aranguren, José María Barrenechea, hermanos Rubio, Díaz Chapartegui y José Luis Anasagasti.

304. *Euzko Gaztedi*, Caracas, noviembre 1964.

305. *Euzko Deya*, Buenos Aires, 30 de agosto de 1939.

306. *Euzko Deya* nº 21, Buenos Aires, 10 de mayo de 1939.

307. *Euzko Deya* nº 26, Buenos Aires, 30 de enero de 1940.

procedencia e incluso hacia ciudadanos argentinos que combatieron en las Brigadas Internacionales<sup>308</sup>.

El inicio de la guerra mundial impide que se produzca una emigración masiva de refugiados vascos hacia la Argentina. En una entrevista periodística, José Antonio de Aguirre, refiriéndose a este asunto, resaltaba el gran número de vascos que habían encontrado empleo en los arsenales franceses, lo que garantizaba su supervivencia<sup>309</sup>.

Apenas un mes después de aprobado este decreto ya se habían resuelto favorablemente unos 100 expedientes. Entre ellos los de un número considerable de miembros de la familia Irujo o el del ex secretario de la Diputación Foral de Navarra, Constantino Salinas. Proceden de Francia –alguno permanecía internado en campos de concentración–, del País Vasco-continental, de Chile, de la República Dominicana y de México<sup>310</sup>. A finales de abril el número de expedientes llega a 600. Entre éstos están los del diputado Miguel de Amilibia Machinbarrena<sup>311</sup>, el del ex gobernador civil de Guipúzcoa, Artola Goicoechea, el líder socialista Mariano Arambillet<sup>312</sup>.

A medida que se acerca el avance alemán sobre Europa, crece el número de vascos que emigran a América. En julio de 1940, a juzgar por las listas de llegadas que publica *Euzko Deya*, residen en Argentina unos 1.000 refugiados vascos, convirtiéndose de esta forma en el primer país receptor. Dos años más tarde esa cifra se había duplicado. Pero al mismo tiempo el decreto de enero de 1940 se demostraba ya insuficiente. Este fue ampliado en julio del mismo año por el nuevo presidente argentino Castillo<sup>313</sup>.

El 10 de agosto de 1940, *Euzko Deya* publicaba una lista de 46 niños vascos acogidos por el *Basque Children's Committee* en Gran Bretaña, «para que obtuviesen acogida y colocación en Argentina». Por otro lado, Acción Vasca creaba, el 10 de julio de 1940, presidida por José Antonio de Llodio y Sebastián de Amorrortu, *Euzko Anaitasuna*, cuya finalidad era la de «mitigar en lo posible la situación de nuestros hermanos en la desgracia», ayudándoles económicamente a su llegada al país<sup>314</sup>.

308. Enrique Goldar, *Opus cit.*, p.228 y ss./ Leonardo Senkman, *Opus cit.*, pp. 221-230.

309. *Euzko Deya*, Buenos Aires, 2 de febrero de 1940.

310. *Euzko Deya*, Buenos Aires, 10 de febrero de 1940.

311. Amilibia que había lanzado duras críticas contra las leyes específicas para los vascos, no dudó en aprovecharlas.

312. *Euzko Deya*, nº 37, Buenos Aires, 10 de mayo de 1940.

313. *Euzko Deya*, nº 44, Buenos Aires, 20 de julio de 1940.

314. *Euzko Deya*, nº 46, Buenos Aires, 10 de agosto de 1940.

Las dificultades para encontrar barcos en Europa que enarbolen pabellón neutral se multiplican. Como relata el sacerdote Pedro de Goikoetxea, una vez más, las autoridades argentinas dan muestras de solidaridad: «*Nuevamente el Gobierno argentino, con un sentido humanitario increíble y un absoluto desinterés, utilizando sus inagotables recursos nos ofreció la providencial solución y fletó un barco hacia el puerto mediterráneo de Marsella con una adecuada y prolija documentación, refrendada por el magnífico señor ministro de Relaciones Exteriores, don José María Cantilo, quien para obviar dificultades y entorpecimientos normales en tan intrincada empresa, puso la original operación de rescate al amparo del glorioso pabellón nacional (argentino), comprometiendo todo el prestigio de la soberanía argentina para traer sanos y salvos a este hemisferio a nuestros compatriotas. (...) Esta fue sin duda alguna la más espectacular demostración, no la única, de la eficacia práctica de aquella ley de 1940*»<sup>315</sup>.

### Los vascos, el SERE y la JARE

En 1937, el Gobierno republicano había creado un servicio oficial, a requerimiento y de acuerdo con el Gobierno francés, cuando se produjo la evacuación del Norte: el Servicio de Emigración de los Republicanos Españoles (SERE). En enero de 1939, tras la caída de Tarragona, se puso nuevamente en funciones para tratar de asentar en Francia a los refugiados procedentes de Cataluña. Un decreto de la Presidencia lo ajustaba en lo que las circunstancias lo permitían a la Ley de Contabilidad. Al salir el Gobierno de Cataluña, designó presidente de este organismo a Pablo Azcárate, antiguo embajador en Londres, y encomendó su organización a Zugazagoitia, Cruz Salido, Méndez Aspe y Noya. Pero el fin de la guerra había traído consigo el reconocimiento de Franco y el SERE, como tal organismo, no podía seguir funcionando. Para orillar esta dificultad, de acuerdo con la Legación de México y el Gobierno francés, el SERE pasó a la tutela mexicana. Azcárate seguía constituyendo un lazo de unión con la República y un elemento de contacto con los Gobiernos francés y mexicano. Teóricamente, el deseo del Gobierno de atribuir a este organismo las funciones de ayuda a la emigración fue que dicho auxilio se hiciera con total imparcialidad, sin tener en cuenta para nada el matiz político de aquellos que debían ser ayudados<sup>316</sup>. En Francia, la oficina central del SERE será instalada en la Avenida Tronchet, con Pablo Azcárate, Alejandro Otero y Julio Jáuregui a la cabeza<sup>317</sup>.

315. VV.AA., FEVA. Cit. p. 38.

316. José María del Valle, *Las instituciones de la República española en el exilio*, París: Ruedo Ibérico, 1976, p. 33.

317. *Ibidem*, p. 44.

El 28 de Julio de 1939, la Diputación Permanente de las Cortes republicanas aprobaba la creación de una Junta Administradora que fiscalizara los bienes no controlados por el SERE 'negrinista', fundamentalmente, los procedentes del yate *Vita*. En la reunión de la Diputación Permanente, el representante del PNV, Julio de Jauregui Lasanta, votó en contra de la creación de la JARE. El día 31, quedaba constituida la Junta de Auxilio a los Refugiados Españoles(JARE). El día 1 de agosto, se acordó designar presidente de la JARE a Luis Nicolau d'Olwer y vocales a Josep Andreu, Emilio Palomo, Indalecio Prieto, Faustino Valentín, Amador Fernández y Juan Peiró. Su sede parisina estaba situada en un amplio piso de la Avenida Hoche<sup>318</sup>.

El día 3 de agosto de 1939, Indalecio Prieto se ponía en contacto telefónico con Manuel de Irujo, a la sazón en Capbreton (Francia) para ofrecerle la secretaría general de la JARE<sup>319</sup>. El día 9, Irujo enviaba a Prieto una larguísima carta, rechazando el cargo. En un tono amistoso, el ex ministro nacionalista basaba su negativa, por un lado, en que *"nuestra gestión quedó confiada a medios propios y dirigidos a finalidades adecuadas a nuestro carácter nacional vasco"*. Por otro lado, señalaba que *"la representación específicamente vasca en la Diputación Permanente de las Cortes, confiada al Sr. Jauregui, fijó esta posición de modo reiterado. En su consecuencia, se mantuvo alejada de cuantas deliberaciones pudieran envolver luchas políticas entre instituciones, partidos o personas, absteniéndose de formar parte en las determinaciones que dieron lugar de forma ostensible a aquellas diferencias"*. No obstante, Manuel de Irujo dejaba una puerta abierta: *"El Partido (PNV), por él la Minoría Parlamentaria, será en su caso, interpretando aquellas normas que inicialmente se trazó, el que acuerde cubrir o no el puesto a que tiene derecho y designar su representante"*<sup>320</sup>.

Prieto, en su respuesta, señalaba. *"no ocultaré mi dolor al ver apreciado como insignificante querella personal o lucha mezquina dentro de agrupaciones políticas lo ocurrido en la Diputación Permanente de las Cortes de la República que condujo a declarar inexistente el Gobierno de Negrín y crear la Junta de la cual deseábamos fuese usted secretario. Podrá la contienda haber adquirido, en apariencia, tan repulsivo aspecto, pero puedo asegurarle que en todo momento estuvo muy lejos de mis propósitos descender a semejantes livianidades"*. Según Prieto, *"el acuerdo de la Diputación Permanente, responde al criterio del Sr. Aguirre; una declaración de inexistencia del Gobierno Negrín y constitución de una Junta puramente administrativa. Quizá este*

318. *Ibidem*, p. 40 y ss.

319. Koldo San Sebastián, *Crónicas de postguerra (1937-1951)*. Bilbao: Idatz-ekintza, 1982, p. 166.

320. Carta de Manuel de Irujo a Indalecio Prieto, Capbreton, 9 de agosto de 1939.

acuerdo pudo haberse perfilado con ajuste más perfecto aún a la opinión del Sr. Aguirre si el representante nacionalista vasco hubiese colaborado con él en lugar de haberse inhibido". A la actitud del PNV de mantenerse al margen de los conflictos republicanos, Prieto escribía: "Yo amigo Irujo, no soy partidario de las abstenciones. Mi experiencia política las rechaza con carácter general, porque casi siempre son absurdas y con frecuencia resultan dañosas para quienes apelando a ella pretenden evitarse perjuicio". Asimismo, el líder socialista ponía en duda el que el PNV se mantuviese realmente al margen del conflicto republicano: "No basta la mayor antigüedad del SERE para justificar la permanencia en éste y la inhibición en la JARE, porque él es producto de la preocupación de tipo político y de la obsesión de su legitimidad como Presidente del Gobierno que el Sr. Aguirre señalaba acertadamente en el Sr. Negrín y con las cuáles éste 'no haría cosa derecha'<sup>321</sup>.

Como medida precautoria, el 29 de agosto, el EBB (Consejo Nacional) del PNV facultaba a Eliodoro de la Torre, consejero de Hacienda del Gobierno Vasco, para que realizase las gestiones que considerase oportunas para decidir sobre el ingreso o no en la JARE. Tras el ofrecimiento de Prieto a Irujo, el EBB, de acuerdo con los consejeros nacionalistas del Gobierno Vasco acordó continuar en el SERE sin cerrar la opción de la JARE. Las dificultades con el organismo se multiplican y, después de no pocos enfrentamientos y tensiones, tras la entrega por parte del SERE de dos millones de francos, se cerraba el concierto con dicho organismo. A partir de aquel momento, cualquier renovación de dicho concierto pasaba por un "previo acercamiento político de los señores Negrín y Aguirre"<sup>322</sup>.

El 12 de diciembre, el consejero de Hacienda, Eliodoro de la Torre, se entrevistaba con Luis Nicolau d'Olwer para solicitar el ingreso del PNV en la JARE. Se establece como requisito que sea el representante de la Minoría Vasca en la Diputación Permanente de las Cortes quien cursase, oficialmente, la petición. Finalmente, se designaba como representante ante dicho organismo a José de Aretxabaleta Arnabar, antiguo director del Banco de Vizcaya en Barcelona que ocupó, asimismo, la presidencia de la Cámara de Comercio vasca en la capital catalana durante la guerra<sup>323</sup>.

---

321. Carta de Indalecio Prieto a Manuel de Irujo, París, 14 de agosto de 1939.

322. Desde principios de 1939, las relaciones entre Eliodoro de la Torre y Negrín se encontraban rotas, al reclamar el primero las cantidades que el Estado adeudaba a la Hacienda vasca. En una carta a Aguirre, el jefe del Ejecutivo republicano se declaraba incompatible con Torre (sobre este asunto ver Javier Rubio, "Aguirre y Negrín a la greña", en *Historia* 16 n° 45, enero de 1980).

323. Carta de Eliodoro de la Torre a Doroteo de Ciaurriz, París, 15 de diciembre de 1939.



Jon Bilbao, subdelegado del Gobierno Vasco en Boise (Idaho).

Salvo algunos casos específicos, de los que hablaremos más adelante, la mayor parte de los refugiados vascos que se trasladan a América lo harán en barcos fletados tanto por el SERE como por la JARE. En muchos casos, ambos organismos se hacen cargo de los gastos del pasaje. Otras veces serán los propios refugiados quienes se lo paguen a través de subvenciones o ayudas específicas— si bien figuran en las listas de los organismos citados por haber alquilado los repetidos buques<sup>324</sup>.

La pugna entre los diferentes sectores republicanos divididos y enfrentados se trasladara a las organizaciones de ayuda a los refugiados que muchas veces servirán para consolidar la primacía de unos y otros. Hartmut Heine mantiene que, “de hecho, la creación de la JARE constituía otra intento de

*desalojar a Negrín de sus últimas posiciones de poder. (...) La explicación oficial de por qué se había creado la JARE cuando ya existía un organismo de esa índole fue la afirmación de que, a la hora de seleccionar a los refugiados a los que se iba a facilitar el codiciado viaje a América el SERE mostraba una clara preferencia por los militantes del PCE y los ‘negrinistas’*”<sup>325</sup>.

Las protestas por parte de los refugiados vascos se multiplican. No sólo las de los nacionalistas, también las de socialistas y republicanos, mayoritariamente partidarios de Prieto. Así, por ejemplo, se acusaba a los representantes del SERE en la República Dominicana, por un lado, de plegarse fácilmente a los dictados de los agentes de Trujillo. Por otro, de favorecer, sin duda, a los comunistas. Al mismo tiempo, el dictador quería trasladar a un buen número de exiliados a colonias del

324. José María del Valle, Opus cit., p. 47/Luis de Aranguren, *Memorias de un exiliado vasco*, México: Ed. Vasca, 1956, p. 507.

325. Hartmut Heine, *La oposición política al franquismo*, Barcelona. Grijalbo, 1983, p. 33./ Ver asimismo Patricia W. Fagen, Opus cit., pp. 741.

interior, en la frontera con Haití, para «blanquear» la raza<sup>326</sup>. Todo ello hace que los refugiados vascos no-comunistas (republicanos, nacionalistas, anarquistas, socialistas) presionasen a Irujo para que éste les gestionase el viaje a Venezuela. *“En esas circunstancias –escribía Irujo– he procurado por todos cuantos medios a mi alcance enviar a Venezuela el mayor número de baskos posible; tropiezo con el criterio de Olazabal y con las instrucciones que dice recibe de París. No reclama a más que a los controlados por el Gobierno o Endara (sede del PNV): aquí la gente dice que no van más que nacionalistas y alguno que no lo es con dificultades a veces valiéndose de otras personas residentes allí, He escrito varias veces a Olazabal insistiendo en que me parece dura esa medida para nuestro pueblo, que aun en el caso de pertenecer a partidos extremistas son mucho más morales y mejores personas que sus afines españoles (...). Aspiramos a gobernar en Euzkadi; necesitamos colaboración de todos los vascos, con sus ideas y maneras; no todos del Partido (PNV), ni siquiera nacionalistas: nos conviene contar con republicanos, socialistas y demás partidos y hacer que se sientan baskos y representados por nuestro Gobierno; mirando para el porvenir no podemos abandonarlos en el exilio y hacer distingos semejantes. Además que, por humanidad, estamos obligados a atender al basko, piense como piense, que sufre de hambre, y sufre la vergüenza de vivir a sablazo diario”*<sup>327</sup>.

En su respuesta a Irujo, José Antonio de Aguirre contestaba diciendo: *“No me coge de sorpresa, pues yo estaba convencido que salvo excepciones como el caso de Venezuela, lo mejor de la emigración estaba en Francia. No sólo por razones de lealtad, sino también por razones de tipo práctico. Leo tus manifestaciones generosas respecto al deber amparar a todos los vascos. No necesitas decirme cuál es nuestro deber, el mío muy particularmente a ese respecto. Pero no somos nosotros quienes disponemos de las cosas, sino son las autoridades de Venezuela, y si las autoridades de ese país dicen que no quieren allí más que a una determinada fracción nosotros no tenemos más remedio que acatar esas decisiones, y por esa razón desde el momento mismo en que eso fue así el Gobierno Vasco se desentendió de la emigración a aquel país, dejando a aquélla o aquellas fracciones que Venezuela deseaba, la organización y responsabilidad del envío de sus gentes. Conviene no confundir las cosas, y en lugar de establecer doctrinas, por qué hay de cada problema que se presenta, porque no se hacen cosas por capricho”*<sup>328</sup>.

---

326. Vicente Llorens i Castillo, *Historia de una emigración. Santo Domingo (1939-1945)*, Esplugues de Llobregat: Ariel, 1997, vv. pp.

327. Carta de Eusebio María de Irujo a José Antonio de Aguirre, Ciudad Trujillo, 14 de marzo de 1940.

328. Carta de José Antonio de Aguirre a Eusebio M. de Irujo, París.

Los conflictos con el SERE se reproducen en las expediciones a México. El 15 de julio de 1939, se constituía a bordo del *Ipanema*, un Grupo Vasco con el fin de tratar de frenar los abusos a que estaban siendo sometidos. La comisión Directiva estaba formada por Eugenio Gordo, Progreso Vergara, Fernando Mora y Salvador Jauregui. Ese mismo día, se dirigían al sobrecargo del buque para que un mutilado de guerra, Gerardo Domblas Arnedillo, fuese trasladado a un lugar en el que pudiese desenvolverse sin problemas<sup>329</sup>.

Para recibir a los exiliados, se crea el *Comité de Ayuda a los Refugiados Vascos*, gestionado por Francisco de Belausteguigoitia. Éste, en un primer momento, abre un Hogar Vasco para alojar a los compatriotas que estaban llegando a bordo de los barcos del SERE. Al resultar insuficiente, el Comité alquilará habitaciones en diferentes hoteles de la ciudad<sup>330</sup>. También se encargaron de localizar empleos, eso sí, siempre en empresas propiedad de vascos<sup>331</sup>.

## 5. EL ASUNTO “VITA”

### Un barco para Negrín

Uno de los asuntos más controvertidos de la historia de la guerra civil y del exilio republicano es el del yate *Vita*, el barco que fue fletado por orden del entonces jefe del Gobierno republicano, Juan Negrín. Vascos de todo signo se vieron implicados en el *affaire* y, durante un tiempo, marcará las relaciones entre Prieto y el Partido Nacionalista.

A principios de septiembre de 1936, el *Tramontana*, un buque bacaladero de la Compañía *Pysbe* (Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España) se encontraba en su base de Pasajes (Guipúzcoa). Acababa de regresar de una larga y dura campaña en Terranova. Aquel barco lo mandaba un pescador legendario, el capitán Eustaquio Arrinda, de Lekeitio (Vizcaya). En aquellos días, las tropas del general rebelde Mola habían lanzado una ofensiva sobre la parte oriental de Guipúzcoa, tratando de cortar las comunicaciones entre la zona republicana del Norte y la frontera francesa. Las tripulaciones de las flotas guipuzcoanas son convocadas para que tengan preparados los barcos y estén atentas a la orden de evacuación. Cuando, el 6 de septiembre de 1936, reciben la orden de salida dada por la Junta

329. A bordo del *Ipanema*, 15 de junio de 1939. Informe del Grupo Vasco del *Ipanema*, 22 de junio de 1939.

330. Comité de Ayuda a los Refugiados Vascos, “Lista de personas acogidas al Hogar Vasco”, sf.

331. María Magdalena Ordoñez Alonso, “Refugiados vascos en México”, en *Los vascos en la regiones de México*, cit., pp. 378-406.

de Defensa de Guipúzcoa, las tropas facciosas ya habían tomado la vecina Irún. Arrinda desembarca para conocer la situación de su familia que se encontraba en Oiartzun pero, sorprendido por el avance, no puede regresar al barco, ni viajar a zona leal por carretera. El *Tramontana* hará el viaje entre Pasajes y Bilbao pilotado por el primer oficial, Isaac Etxabe. La mayor parte de los tripulantes del *Tramontana* pertenecían a la Unión General de Trabajadores (UGT). En aquellos tiempos, la afiliación sindical de los marinos dependía más de las compañías en que navegaban que de afinidades ideológicas, entre otras razones porque era obligatorio pertenecer a un sindicato. En el puerto de Pasajes, sobre todo en tierra, si bien la mayoría pertenecía a la Confederación Nacional del Trabajo (CNT), existían importantes núcleos de UGT y Solidaridad de Trabajadores Vascos (ELASTV)<sup>332</sup>.

En Bilbao, se hace cargo del barco Antonio Manresa Pallarés, otro capitán de la *Pysbe*, socialista, natural de Santoña pero criado en Cartagena y casado con una vasca. El *Tramontana* es reclamado por el Ministerio de Marina y Aire. El 29 de septiembre, zarpa hacia el Mediterráneo cargado de dinamita. Tras una breve escala en Santander, llegaba a Cartagena el 7 de octubre, quedando movilizado como transporte de guerra al servicio de la Base Naval de Cartagena. A propuesta del ministro de Marina, Indalecio Prieto, es destinado al transporte de oro de Cartagena a Marsella, pasando a depender del Ministerio de Hacienda, a las órdenes directas de sus titulares. Primero, Juan Negrín López, luego, Francisco Méndez Aspe. Fue el único *bou* artillado (con dos cañones y una ametralladora antiaérea) que actuó en el Mediterráneo en el bando republicano. Otros barcos de la *Pysbe* pasaron a formar parte de la *Marina Auxiliar de Euzkadi*, dedicándose a las labores de patrullaje y escolta, protagonizando algunos la batalla del Cabo Machichaco en la que se enfrentaron, en desigual combate, al crucero *Canarias*.

En Cartagena, Manresa completa su tripulación con marinos de plena confianza. En su mayoría eran vascos y socialistas a quienes conocía de la *Pysbe*. Algunos navegaban en aquellos mercantes que, desde el comienzo de la guerra, se dedicaban a burlar el bloqueo de la escuadra rebelde en el estrecho de Gibraltar<sup>333</sup>.

El primero de estos viajes lo realizó el 12 de octubre de 1936 con 250 cajas, cada una con 615 kilos de oro. El 18 ya estaba de regreso en Cartagena y el 29 volvía a salir con otras 748 cajas. El tercer viaje lo realizó el 29 de diciembre, en

---

332. En aquellos días, en muchos casos, la filiación sindical de los marinos dependía de la compañía para los que estos trabajaban.

333. Unos de ellos fue Antón Brouard Pérez, un joven piloto de Lekeitio, militante de la UGT y que, antes, había navegado en la *Pysbe*.

esta ocasión transportando 375 cajas de oro. El cuarto y último fue en enero de 1937. Salió el día 10 con 315 cajas y volvió a Cartagena el día 29. Aquellas travesías se hacían casi siempre de noche, a poder ser con mal tiempo y muchas veces sin luces de situación para evitar los ataques de la aviación. Salían de improviso sin solicitar la autorización de la Comandancia de Marina para evitar filtraciones de la "quinta columna". En dos años de viajes, el *Tramontana* cumpliría sus misiones con éxito<sup>334</sup>.

Una vez finalizados los transportes de oro, el *Tramontana* siguió al servicio de la Base Naval dedicado a labores de transporte entre Cartajena y los puertos republicanos del Mediterráneo. En el verano de 1938, se introdujeron algunos cambios en el barco<sup>335</sup>.

En las Navidades de 1937, Manresa es llamado urgentemente a Valencia por el ministro de Hacienda, Francisco Méndez Aspe. En la reunión está presente asimismo el subsecretario del departamento Demetrio Delgado Torres<sup>336</sup>. Le comunican que, por orden del presidente del Gobierno Juan Negrín, debe trasladarse a Londres en misión especial. Le entregan un pasaporte diplomático y copia de una Orden Ministerial por la que quedaba asignado a la Agregaduría Comercial de la Embajada española en la capital británica, al frente de la cual se encuentra Pablo Azcárate. Llegado a su destino Manresa comunica al embajador su misión: debía comprar un barco. Lo cierto es que, en aquellos días, un buen número de barcos, en su mayoría de matrícula vasca, estaban fondeados en Inglaterra, inactivos desde el comienzo de la guerra debido al bloqueo naval a que estaban sometidos los puertos del Cantábrico. Otros buques estaban alquilados en *time-charter*<sup>337</sup>, dedicándose los beneficios obtenidos, tanto a cubrir las necesidades del Gobierno vasco de quien dependían administrativamente, como, a su vez, fletar barcos de pabellón británico o francés, bien para garantizar los suministros de los puertos republicanos, tanto del Norte como de Levante, bien para tareas de evacuación. En un primer momento, su gestión estuvo a cargo de la llamada *Delegación Financiera Vasca* (más tarde *Delegación del Gobierno Autónomo de Euzkadi*) que tenía su sede en la embajada española, en el 24 de Belgrave Square. Tras la caída de Bilbao, algunos accionistas franquistas de las navieras con barcos en puertos extranjeros, con el apoyo de la Junta de Burgos ("gobierno" del general

---

334. Juan Pardo San Gil, "La flota Pysbe durante la guerra civil", en *Bilduma* 5, Rentería, 1991, pp 96-97.

335. *Ibidem*, p. 98.

336. Delgado Torres quien juega un papel fundamental en la historia del *Vita*, era el encargado de mantener la relación con el Gobierno vasco y *Mid-Atlantic*.

337. Se alquila el barco con la tripulación, mientras que los gastos y los sueldos de los marinos corren a cargo de la parte contratante.



Junio, 1939 (París): La primera expedición de vascos se concentra en la estación de ferrocarril para viajar a Le Havre antes de embarcar para Venezuela.

Franco) inician una serie de reclamaciones judiciales ante tribunales británicos, franceses, belgas y holandeses para tratar de recuperar los buques, aún cuando, en muchos casos, su participación en las sociedades navieras era minoritaria. Para evitar la pérdida de los buques, el Gobierno de la República, de acuerdo con el vasco, dicta un decreto de incautación de los mismos. Posteriormente, se crean una serie de compañías vasco-británicas, vasco-francesas o vasco-belgas con el fin de gestionar los fletes y las compras de los que, hasta entonces, se encargaban las Delegaciones del Gobierno vasco en Londres, Amberes o Burdeos. Nacen así la *Compagnie Maritime et Commerciale, Finances et Enterprises*, la *Transcontinental Shipping Company* o la *Mid-Atlantic Shipping Company*. A pesar de ello, los procesos continuaron. Estas circunstancias no aconsejaban la utilización de los repetidos buques, ni aún cambiando su titularidad<sup>338</sup>.

En aquellos días, las relaciones entre los vascos y el Ministerio de Hacienda republicano eran muy intensas. Demetrio Delgado Torres había intervenido en el caso de una serie de barcos vascos alquilados por la *Mid Atlantic* a los rusos y que éstos se negaban, ya no a pagar sino a dejar zarpar. Los soviéticos llegaron incluso a encarcelar a algunos de los marinos. También existían excelentes relaciones con el embajador Azcárate por ello cuando Manresa le comunica el encar-

338. Ver Hugh Thomas, *Opus. cit.* Vol. 2, p. 873.

go de Negrín, el jefe de la Legación le pone inmediatamente en contacto con Marino de Gamboa, uno de los tres directores de la *Mid Atlantic*, a quien ya conocían.

Marino de Gamboa, militante del Partido Nacionalista Vasco (PNV), había nacido en 1891 en Ajui (Filipinas). Era un hombre de negocios con importantes intereses en Filipinas y Euskadi. Mantenía la ciudadanía de su país de nacimiento y, por tanto viajaba con pasaporte de Estados Unidos. Tras la constitución del Gobierno vasco el 7 de octubre de 1936, Gamboa será asignado a la Delegación vasca en Londres, encargándose de la gestión de la flota vasca y del fletamiento de los barcos que debían mantener los suministros a Bilbao. Luego, jugará un papel muy destacado en la evacuación tanto de Vizcaya como de Santander y Asturias. Tras la caída del norte y por su conocimiento de los mercados fruteros, será uno de los responsables de la exportación de cítricos desde los puertos del Levante español. Para ello, la *Mid Atlantic* cuenta con sendas oficinas en Valencia y Barcelona<sup>339</sup>.

Desechada la idea de utilizar barcos vascos, Manresa quiere que Gamboa, muy introducido en los círculos navieros por las razones antes apuntadas, localice un buen barco en venta. El enviado de Negrín, que es sobre todo un pescador, se inclina por un bacaladero, un tipo de barco que conoce muy bien y que, además, podía pasar desapercibido. El marino incluso había pensado en embarcar aparejos para hacer la travesía pescando y así dar más realismo al posible camuflaje<sup>340</sup>.

Gamboa inicia las gestiones para localizar el pesquero de las características demandadas. No tendría éxito porque Gran Bretaña no es un país con tradición en la pesca de altura. En uno de sus viajes a Southampton, donde se encontraban la mayor parte de los barcos vascos, localiza en el Royal Sport Yatch Club un hermoso y lujosísimo yate, el *Argosy*, propiedad de Lord P.O.W. Spowith.

El barco había sido construido en Kiel en 1931 por la *Fried Krugg Germaniawerft* y diseñado por la casa Cox & Stevens. Tenía dos cubiertas, casco de acero y 690 toneladas de registro bruto. Contaba con dos motores *diesel* de 1030 caballos cada uno, lo que le permitía alcanzar una velocidad de 12,5 millas marinas por hora con una autonomía de 2000 millas. Además, estaba equipado con una estación de radio con onda larga, media y corta, radiogoniómetro, sonda eléctrica, compases ordinarios y girocompás, y timón a mano y eléctrico. En la cubierta alta lleva una canoa automóvil, lancha motora, lancha salvavidas a motor y bote de servicio. En la cubierta principal contaba con un amplio comedor, cocina *pantry* y *foyer*. Bajo cubierta cuatro camarotes de dos camas cada uno con sus correspondientes baños, dos camarotes de una cama con baños, y en la

339. Testimonio de Teresa Gamboa Ybargaray.

340. Testimonio de Antonio Brouard Pérez, Lekeitio, 1988.

cubierta principal dos camarotes de una cama cada uno y un solo baño. Por último, dependencias para unos veinticuatro tripulantes<sup>341</sup>.

El naviero regresa a Londres, comunicándole el hallazgo al capitán Manresa. Poco después se producía la compra del *Argosy* a nombre de Gamboa, registrándose el barco que ha cambiado el nombre por el de *Vita*— en el Consulado General de los Estados Unidos de América que era el organismo que representaba allí los intereses de la Commonwealth de Filipinas. En este punto, es importante señalar que el barco navegó con registro filipino y no norteamericano. Queda, sin embargo, un último e importante trámite: establecer la relación legal entre Gamboa, el comprador del yate con dinero republicano y único propietario ante las autoridades y la propia República, sin que ésta figurase abiertamente por la misión secreta a que estaba destinado. De esta forma, se establece un contrato en *time-charter* entre Marino de Gamboa y Pablo Azcárate.

## La tripulación

Marino de Gamboa se dispone a contratar una tripulación cualificada. Llama entonces al capitán José de Ordorika Ruiz de Asúa. Ordorika, militante del PNV y, además, del sindicato nacionalista ELA-STV, había nacido en Lekeitio en 1896. El padre de Ordorika figuraba entre los primeros seguidores de Sabino Arana en aquella localidad y uno de sus hermanos, Andrés, era comandante del *Eusko Gudarostea* (milicias nacionalista). Tanto él, condenado a muerte, como dos hermanos más, Manuel y Ramón, se encontraban prisioneros de los franquistas. Gamboa y Ordorika se conocían de antiguo puesto que el primero poseía un palacete en la citada villa costera. Al estallar la guerra, José de Ordorika se encontraba navegando rumbo a Argentina a bordo del *Neptuno*, un mercante de unas siete mil toneladas de la Marítima Unión de Bilbao. El Buenos Aires, le sorprende el decreto del consejero socialista del Gobierno vasco Santiago Aznar sobre el abanderamiento de buques de matrícula vasca. Todavía en la capital porteña, Ordorika ordena que se ize en el mástil de proa la *ikurriña* ante el alborozo de numerosos miembros de la comunidad vasca congregados en los muelles. Iba a ser el primer barco que cruzase el Atlántico con la citada enseña. A su regreso, el bloqueo a que están sometidos los puertos vascos por la armada franquista le obliga a llevar el *Neptuno* a Inglaterra. En julio de 1937, el barco pasaba a depender de la *Mid Atlantic* para su arriendo como buque *tramp*<sup>342</sup>. José de Ordorika va a formar una tripulación mixta, vasco-británica por dos razones. En primer lugar, para salvar cualquier impedimento legal, debido al abanderamiento del yate, y, sobre todo, porque, en aquellos días, los marinos vascos no estaban acostumbra-

341. José de Ordorika, "Características", 1.a Habana, 3 de mayo de 1942 (mecanografiado).

342. Son barcos que transportan todo tipo de cargas.

dos a los motores diesel, ya que la mayor parte de su flota estaba formada por vapores. Además del capitán el barco está tripulado por J. E. Powell (primer oficial), José Antonio Bilbao (segundo oficial), V. Heard (contramaestre), J. Raven (carpintero) y los marineros B. Webster, R. Guenaga, T. Urquiaga, Tomás Marqués, Santiago Zumarán y J. Garamendi; J. Lewell (primer maquinista), J. Sillet (segundo maquinista), L. Bishop (electricista) y como engrasadores: J. Newton, J. Snow, Antonio Ertze y J. Urquiaga; E. Arangüena (mayordomo), J. Russell y J. Zabala (camareros), J. Fullaondo (jefe de cocina), Santiago Belaustegui (segundo cocinero) y J. Huiler y E. García (telegrafistas). Muchos de los miembros vascos de esta primera tripulación son asimismo naturales de Lekeitio y todos militantes del PNV y de ELA STV<sup>343</sup>. Pronto surgen los primeros conflictos. El día 11 de agosto de 1938, el subsecretario de Economía del Gobierno central, Demetrio Delgado Torres, escribía a Marino de Gamboa con la orden de que éste licencie a su tripulación que sería sustituida por otra *“que tiene demostrada su adhesión inquebrantable al señor Méndez Aspe en servicios realizados de naturaleza sumamente delicada”* (se refería, claro, a los hombres del Tramontana)<sup>344</sup>. Cuando se recibe esta carta, el *Vita* se encuentra en alta mar y no era recomendable la sustitución ordenada. Por otro lado, algo debe ocurrir porque, días más tarde, Gamboa recibe una nueva carta del Gobierno en la que se dice que, *“mientras no se den instrucciones concretas para cada servicio determinado del Gobierno para el uso del barco, podrá Vd. utilizarlo como si fuera propietario del mismo, bien entendido que los gastos de este uso serán admitidos en la cuenta de administración del barco como partidas legítimas”*<sup>345</sup>.

Como hemos señalado, para entonces, el barco ya estaba haciendo viajes de pruebas. El lunes, 11 de junio de 1938, el *Vita* iniciaba su primera singladura. Primero en aguas de Southampton y, más tarde, en forma de cruceros, por diferentes puertos del Mar del Norte: Deauville (Francia), Zecbougé (Bélgica), Amsterdam (Holanda), Amberes (Bélgica) o Le Havre (Francia). A bordo, viajaba Marino de Gamboa y su familia dando la sensación de viajes de placer y así evitar sospechas. Estos viajes finalizaron a finales de 1938, regresando a Southampton ante el empeoramiento de la situación internacional. A partir de entonces y hasta el 14 de febrero de 1939, el *Vita* permanecerá en el repetido puerto. En esa fecha, desembarcaba la tripulación británica, si bien es contratado el maquinista Arnold Green, especialista en *diesel*<sup>346</sup>.

343. Chief Officer's log book, Yatch "Vita", New York, July, 38-feb-39.

344. Carta de Demetrio Delgado Torres a Marino de Gamboa, Barcelona 11 de agosto de 1938.

345. Carta de Demetrio Delgado Torres a Marino de Gamboa, Barcelona 14 de agosto de 1938.

346. Chief Officer's log book.

Durante el tiempo de espera, Ordorika aprovecha para reunirse con su esposa, exiliada junto a sus tres hijos, su madre y su hermana en San Juan de Luz. También aprovechan para visitar el barco, el ex-ministro republicano Manuel de Irujo y los delegados del Gobierno vasco en Londres, José Ignacio Lizaso y Ramón de la Sota Mac Mahon. Todos juntos pasaron un día de campo a las afueras de Southampton<sup>347</sup>.

Habíamos dejado al Tramontana haciendo transporte de oro entre Cartagena y Marsella. Manda el barco Isaac Etxabe. El 31 de agosto de 1938, 14 tripulantes, incluido Etxabe, reciben la orden de dirigirse inmediatamente a Barcelona donde son instalados en un lujoso hotel. Allí, pasan unos días de descanso. Eso sí, bajo la tensión de los bombardeos aéreos y del temor a la llegada de las avanzadillas franquistas. Por fin, son llamados al Castillo de Figueras (Gerona), donde se encuentran reunidas las Cortes y el Gobierno de la República. Allí se encuentra un cargamento formado por depósitos de la Caja de Reparaciones, que más tarde será embarcado en el *Vita*. El ministro de Hacienda, Méndez Aspe les proporciona pasaportes y dinero para trasladarse a París donde deben hacerse cargo de una mercancía muy especial que les iba a ser entregada en la embajada española<sup>348</sup>. Aquella tripulación estaba formada por Mariano Manresa (capitán y administrador), Isaac Echave (primer oficial), Antonio Brouard (segundo oficial), Serapio Zabala y Antonio Manresa Pallarés (marineros), Teodoro Burgaña, Félix Bilbao y Miguel Alluntis (engrasadores), Alvaro Arechavaleta (primer maquinista), Eduardo Echaniz (segundo maquinista) y Jesús Zabala (camarero). Dos de los citados, Echave y Brouard, son de Lekeitio. Salvo Burgaña que es nacionalista e Isaac Etxabe, sin filiación, el resto son socialistas comunistas y republicanos. El grupo se completaba además con funcionarios de Hacienda, carabineros y familiares de Manresa<sup>349</sup>. Durante unos días, los marinos del *Tramontana*, jóvenes y solteros en su mayoría, se resarcan de tres años de privaciones en los cabarets de París. Dos de sus oficiales, Isaac Etxabe y Antonio Brouard, acompañados de Francisco Gordo, un funcionario del Banco de España, comprarán en las famosas *Galerías Lafayette* de la capital francesa cincuenta y siete maletas idénticas (que no sólo se demostrarán poco apropiadas para el fin a que estaban destinadas, sino que están en el origen del conflicto posterior). Aún no se les comunica cuál será su misión, aunque nadie duda que se trata de transportar algo muy valioso. Por fin, una mañana temprano son convocados a la embajada española. Allí ayudan a cargar las maletas en unas furgonetas proporcionadas por el Frente Popular francés. Inmediatamente parten rumbo a Rouen donde deben esperar al *Vita*<sup>350</sup>. El 14 de

347. Testimonio de Manuel de Irujo, Pamplona, agosto de 1978.

348. Juan Pardo San Gil, *Opus cit.*, p.98. Testimonio de Antonio Brouard cit.

349. Testimonio de Antonio Brouard/Chief officer's log book.

350. Testimonio de Antonio Brouard cit.

febrero de 1939, el *Vita* que había salido ese mismo día de Southampton, llegaba a Le Havre. Junto a la tripulación vasca y el maquinista inglés, viajaba Balbina Bengoetxea Alzola, la esposa de Ordorika que se queda en Francia. Allí embarcan parte de la carga y el funcionario de hacienda José María Martínez y Sabater. A la entrega acude uno de los hombres de confianza de Méndez Aspe, Lozano que, además, debe hacerse cargo del envío en México. El día 21 salen para Rouen a cuyos muelles atracan a las 17 horas del día siguiente. En el citado puerto francés serán enrolados los tripulantes del *Tramontana*, sustituyendo a la parte inglesa. Con ellos, en principio, sólo viajarían Martínez y Sabater y el teniente coronel del Cuerpo de Carabineros Enrique Puente. Sin embargo, los números que acompañan a este último –S. Arévalo, Alcañiz, M. García y F. Hernández– quieren irse de una Europa en vísperas de guerra. Manresa impone la evacuación de su cuñado, Salvador García y de su hermano, camuflado como tripulante del *Tramontana*. Completado este proceso, el *Vita* viajaba por última vez a Southampton<sup>351</sup>. De las anotaciones del capitán Ordorika en el diario de navegación y en la documentación del barco no se desprende nada anormal. Sin embargo, había un plan para desembarcar por la fuerza a la tripulación del *Vita*, quedándose a bordo únicamente los hombres del *Tramontana* y los enviados de Negrín. El escritor Carlos Blanco Aguinaga en su novela *Carretera de Cuernavaca*, refiriéndose a este episodio habla incluso de la utilización de armas de fuego para desalojar a los vascos<sup>352</sup>. Antonio Brouard, uno de los oficiales del *Tramontana* confirma esta versión, si bien la dulcifica. Según él, la sustitución debían hacerse cuando Ordorika y su gente desembarcase para cumplimentar el trámite de vacunas. La firmeza del capitán Ordorika evitó lo que hubiese constituido un acto de piratería. Este se negó a acatar más órdenes que las del armador del barco. Es decir, las de Marino de Gamboa. Por otro lado, en el contrato entre el Gobierno republicano y el armador, se incluye la tripulación. Por otro lado, un acto de violencia contra miembros destacados del PNV y del Gobierno vasco –Ordorika y Gamboa lo eran– en unos momentos de enfrentamiento entre ambas instituciones y el Gobierno de la República, hubiesen dado al traste con toda la operación<sup>353</sup>.

En aquellos días, la prensa francesa partidaria del general Franco se hacía eco de diferentes rumores en torno a un misterioso yate, el *Vanadis*. *La République* titulaba el 27 de febrero de 1939: “Un yate misterioso esperaba en Arcachon a personalidades de la república española”. *La Liberté du Sud-Ouest* publicaba la siguiente información fechada en Burdeos: “Todos los días llegan a Burdeos camiones y furgones especiales procedentes de la Embajada española en París. (...) Estos furgones “diplomáticos” debían ser embarcados a bordo del

351. Carta de José de Ordorika a Marino de Gamboa, México, 1 de junio de 1939.

352. Carlos Blanco Aguinaga, *Carretera de Cuernavaca*, Madrid: Alfaguara, 1990.

353. Testimonio de Antonio Brouard cit.

*paquebote Flandre con destino a México. Pero como el "Flandre" no sale hasta los primeros días de abril, se ha creído más expeditivo enviar a Arcachon los objetos contenidos en los camiones y furgones en cuestión, con destino al último refugio de los marxistas españoles.(...) De buena fuente sabemos que un yatch extraño, el "Vanadis" que pertenecía a un ministro español, está anclado hace quince días en la bahía. La marinería está reclutada entre nacionalidades diversas, comprendiendo una cincuentena de marinos húngaros, rusos, italianos, chinos y hasta españoles". Otra información del llamado bureau Veritas (un servicio de propaganda financiado por los franquistas), llevaba por título: "Varios personajes republicanos saldrán para México": "Se cree que el "Vanadis" saldrá en breve para México. Llevará como algunas personas muy bien informadas lo dicen, con los tesoros de la España mártir, algunas elevadas personalidades republicanas"<sup>354</sup>.*

## El viaje

El día 28 de febrero de 1939, a las ocho de la tarde, con el práctico a bordo, el *Vita* abandona Southampton con un creciente mal tiempo. Como el temporal arreciaba, el capitán Ordorika decide protegerse en Thor Bay. Allí permanecen dos días fondeados.

El día 3 de marzo, escribe Ordorika: *"en las primeras horas de la madrugada, cede algo el viento y hacia el amanecer se acentúa algo más la mejora, sin embargo, el tiempo sigue siendo malo. Por la mañana, Manresa me indica que convendría salir. Le contesto que el tiempo sigue siendo duro, pero que, sin embargo, voy a salir para que no se me achaque cualquier demora. Seguidamente doy las órdenes oportunas y a las 10.05 se comienza a levar el ancla; estando en esta operación se presenta el radiotelegrafista don Eulogio García con el "parte del tiempo" que indica temporal. Manresa al enterarse del contenido me pregunta ¿qué hacemos ahora? y le contesto: salir"<sup>355</sup>*

Se había elegido salir con mal tiempo como medida de seguridad. Desde el sur de Inglaterra al norte de Inglaterra la distancia era suficiente como para que el barco pudiera ser interceptado por un avión franquista. No olvidemos que, en los días previos al viaje, los medios de comunicación se habían hecho eco de numerosos rumores<sup>356</sup>

---

354. Archivo Gobierno Vasco. Carpeta *Vita*.

355. José Ordorika, "Yate *Vita*". Viaje de Southampton a Veracruz (Manuscrito), 1939.

356. Testimonio de Antonio Brouard, Lekeitio, 1988.

Por fin, tras levar anclas y utilizando las dos máquinas “a toda fuerza” reemprenden la singladura entre vientos de 60 y 65 millas por hora. Ordorika anota que, en tales circunstancias, el “buque trabajó extraordinariamente”. El temporal dura varios días y algunos pasajeros permanecen recluidos en sus camarotes sin poder salir a causa del mareo. Uno de ellos es Manresa<sup>357</sup>.

José Ordorika había ganado la batalla de la autoridad. Manresa y sus hombres, tras el fallido intento de Rouen, deciden entonces colaborar por lo menos hasta llegar a México.

El día 17 de marzo, avistan Saint Thomas donde el *Vita* tenía previsto repostar combustible. Sin embargo, se va a producir un incidente que estuvo a punto de poner fin al viaje. A las diez de la mañana de ese día se presenta a bordo la auto-



Tripulaciones del *Donibane* y *Bigarrena* en Baiona. Los dos primeros por la izquierda, los capitanes Burgaña y Ruiz de Loizaga.

357. José Ordorika, “Yate Vita”, cit.

ridad del puerto y costas para verificar la documentación, por tratarse de un buque abanderado en Estados Unidos. Al revisar el certificado de propiedad y ver que como *master* (capitán) figura Marino de Gamboa exige la presencia de éste. Ordorika informa que Gamboa es tan sólo el propietario y que ellos se limitan a llevar el barco a Filipinas vía Veracruz. Tras una serie de idas y venidas y un rosario de consultas por parte de los oficiales de la Marina de Estados Unidos y, tras repostar, se les permite la salida.

De nuevo, el 19 de marzo, el *Vita* sufre otro temporal. Por fin, el 23 avistan Veracruz en donde atracaban a las 16,15 de ese día<sup>358</sup>.

Cuando el *Vita* llega a Veracruz, no hay nadie esperándole. Ante este hecho, Puente y Sabater se trasladan a la Ciudad de México para entrevistarse con Indalecio Prieto<sup>359</sup> y con el cónsul general de España. En aquellos momentos, el capitán, que no cuenta con instrucciones para aquel caso, se encuentra en una situación especialmente grave. El día 27 de marzo, se presentaron inopinadamente a bordo un comandante y cuatro números de la Aduana para verificar un fondeo (registro). Afortunadamente, el capitán se encuentra en tierra y, como oficialmente, era él quien tenía las llaves del camarote principal –en el que se encontraba el cargamento– los oficiales mexicanos no pudieron entrar en el mismo. Si lo hubiesen hecho, por un lado, la carga podría haber sido confiscada. Por otro, Ordorika habría sido encarcelado como responsable de un delito de contrabando.

Tras este incidente, se reúnen en tierra Ordorika, Manresa, Puente, García y Arévalo. Se acuerda entonces que Ordorika y Puente regresen a la capital para pedir a Prieto que intervenga en el asunto. El 28 de marzo, tiene lugar la entrevista y, a raíz de la misma, Prieto pide la intercesión del presidente mexicano Lázaro Cárdenas. El día 29, los emisarios del *Vita* regresan a Veracruz y aquella noche, obtenidas las garantías necesarias, zarpaban rumbo a Tampico adonde llegaban al día siguiente. Allí, según lo acordado, se encontraban los enviados del general Cárdenas. Estos, junto a Ordorika y el cargamento, salían de madrugada para la capital. Una vez allí, depositados los bultos en lugar seguro, el capitán comunicó a Prieto lo sucedido. Cuenta Ordorika que *“el traslado de los bultos a esta ciudad tuvo también sus incidencias, pues gente armada empeñose a seguirnos en aquella inolvidable madrugada, pero al final con la ayuda de buenos “servidores” pudimos despistarles, de lo contrario no sé lo que hubiese ocurrido”*<sup>360</sup>.

---

358. *Ibidem*.

359. Prieto había llegado a México tras una gira por América del Sur tras asistir a la investidura del nuevo presidente de Chile, Aguirre Cerdá, como embajador plenipotenciario de la República.

360. *Carta de José de Ordorika a Marino de Gamboa, México D.F., 1 de junio de 1939.*

La prensa mexicana se había hecho eco de la llegada del *Vita*, publicando todo tipo de versiones, algunas realmente curiosas. el diario *La Prensa* en un despacho firmado en Tampico el día 31 de marzo, ofrecía la siguiente información: “Las personas que arribaron ayer a este puerto a bordo del yate “Vita” partieron hoy hacia la capital de la República ocupando el pullman “Chadron”, agregado al tren de pasajeros y acompañados por el coronel José Manuel Nuñez. Se dice aquí que los viajeros trajeron consigo barras de oro, que fueron embarcadas en el carro express auxiliar número 1065, que estuvo frente al yate desde las tres de la mañana y en el cual también se embarcaron los equipajes. (...) También se dice aquí que el yate “Vita” era del rey Alfons, que el gobierno lo recogió al caer la monarquía y que en él hacían viajes a las costas francesas funcionarios republicanos, encontrándose últimamente anclado frente a Barcelona. (...) La policía y el personal de migración impidió que el público se acercara al pullman cuando los pasajeros se embarcaron. (...) En este puerto se sigue rumoreando que en el convoy van Negrín y Alvarez Vayo”<sup>361</sup>.

Curiosamente, algunas de las informaciones publicadas en aquellos días se han dado por buenas por quienes, pasados los años, han escrito sobre el *Vita*. Lo más llamativo, por ejemplo, el dar por hecho que el barco había sido el yate *Giralda*, propiedad del ex-rey Alfonso XIII<sup>362</sup>.

Al día siguiente, el mismo diario publicaba una “nota oficiosa” de la Secretaría de Gobernación: “El secretario de Gobernación nos envía las siguientes declara-

361. *La Prensa, México D.F., 31 de marzo de 1939.*

362. El caso más llamativo es el de Amaro del Rosal que, incluso, llega a escribir párrafos como los siguientes: “Fue oficial del yate –se refiere al *Giralda*- Francisco Moreno Fernández, Almirante y jefe de la flota de guerra franquista. Actualmente el príncipe don Juan, padre del rey de España, Juan Carlos I, posee un yate con el nombre de “*Giralda II*”. (...) Suponemos que el “*Giralda I*” y después “*Vita*”, bien que su nuevo nombre haya sido “*Vida*”, después de estos años transcurridos ya habrá sido desguzado y que sus restos, los metálicos, terminarían en el horno de una fundición y su maderamen alimentando el fuego de algunas chimeneas. (...) O No deseamos hacer especulaciones, pero a simples efectos de un adorno de leyenda y como una ironía histórica, podría pensarse que el actual “*Giralda II*” de don Juan de Borbón, hijo del ex-rey Alfonso XIII y padre del actual rey de España Juan Carlos I, por una reacción sentimental, hubiese recuperado el “*Vita*” viejo yate de su padre... Sería una historia bonita y la completaría un hecho político si recordamos que Indalecio Prieto se puso de acuerdo con don Juan y con Gil Robles en un malogrado pacto –el pacto de Biarritz- para dar solución al problema de España, después de terminada la II Guerra Mundial. Todo ello resultaría un poco el “cuento de París” de los mendigos. Sería más justo que el “*Vita*” se acostara el aguas del Mediterráneo que en las del pacífico a las que, según algunas versiones, fue a navegar. Misterio que solo Prieto podía aclarar en su día y que tal vez esté empolvado en su archivo, como administrador que fue de su destino” (Amaro del Rosal: *El oro del Banco de España y la historia del Vita*, Barcelona: Grijalbo, 1976, p. 109 y 135.136). Amaro del Rosal fue un dirigente de la UGT de Banca partidario de Negrín que acabó ingresando en el PCE. Su nombre, por ejemplo, aparece vinculado a la desaparición de los fondos de ayuda a los huelguistas vascos de 1947. Enemigo personal de Prieto vivió durante más de treinta años exiliado en México. Sorprende, dado su interés personal en el asunto, que, por lo menos, no guardase recortes de prensa en los que aparecieran noticias periódicas sobre el tema, en las que se daban, por ejemplo, el nuevo nombre del barco y su paso por diferentes puertos americanos. Sorprende también que la historiografía más conservadora, caso de la revista *Razón española*, vinculada al ex-ministro franquista Fernández de la Mora, acepte, como “dogma de fe”, la versión de Amaro del Rosal (Federico Suárez, *El Tesoro del Vita*, en *Razón española* 27, enero-febrero, 1988).

raciones, con relación a la supuesta llegada de Negrín y de Alvarez del Vayo, al puerto de Tampico:

“Carece de todo fundamento el rumor que recogen algunos periódicos de haber llegado a México el ex-presidente del Consejo de Ministros de España y el ex-ministro de Exteriores y ex-embajador en México, don Julio Alvarez Vayo, noticia basada en el arribo a Tampico del yate ‘Vita’, cuya tripulación está casi totalmente formada por marinos españoles, en su mayor parte vascos. (...) La referida embarcación de recreo es propiedad de don Marino Gamboa, opulento hombre de negocios, bien conocido en los principales centros navieros del mundo y de modo muy singular en Londres, donde viene desarrollando sus actividades mercantiles. (...) El señor Gamboa por su nacimiento en Filipinas, es de nacionalidad norteamericana, pabellón que ostenta su yate; atendiendo a su origen vizcaíno, el señor Gamboa se puso al servicio del Gobierno autónomo del país vasco cuando estalló la guerra civil en España y, al terminar la contienda, ha dispuesto que en su yate ‘Vita’ significados elementos de su país de origen, recorran distintas naciones de América para estudiar la posibilidad de que se establezcan aquí colonias vascas destinadas a la Agricultura, a la pesca y a diversas industrias de transformación del hierro, tan peculiares en las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa y muchos de cuyos operarios se encuentran actualmente refugiados en Francia. (...) El capitán del yate ‘Vita’ don José de Ordorica, y a varios oficiales vinieron a la capitania a visitar al Presidente, pero no habiendo logrado su propósito, por estar ausente el general Cárdenas, dispuso el general Núñez se trasladasen a Tampico para que expresasen al señor Ordorica los buenos deseos que animan al Gobierno de México en orden a la acogida de inmigrantes españoles que vengan a crear en nuestro territorio nuevas fuentes de riqueza, vigorizando la economía mexicana, en vez de debilitarla, hasta lo cual el ciudadano Presidente facilitará la relación entre los órganos administrativos y los comisionados que han venido en el ‘Vita’, como lo hará con cualesquiera otros representantes de españoles que, justificando su honradez y su actitud profesional, busquen aquí refugio para su desventura”<sup>363</sup>.

Obviamente, en la nota oficiosa se mezclaban datos ciertos con una no menos cierta fantasía. La explicación de Ordorica fue mucho más sencilla que la ofrecida por Amaro del Rosal<sup>364</sup>: “Pero es el caso que los periodistas entraron en sospechas y se armó un jaleo más que regular, hasta el punto de que el Ministerio se vio obligado a dar una versión oficial para acallar sospechas”<sup>365</sup>.

También la prensa europea se hace eco de la llegada del Vita a México. el día 30 de marzo, el *Daily Telegraph* reproducía el siguiente despacho de *The New*

363. *La Prensa*, México D.F., 1 de abril de 1939.

364. Del Rosal acusa sin pruebas a Prieto de ser el autor de tal nota. Opus cit., p. 107.

365. Carta de José Ordorica a Marino de Gamboa, México D.F., 6 de junio de 1939.

*York Times*: “Un yate de 690 toneladas llamado ‘Vita’ con bandera norteamericana, ha llegado al puerto mexicano de Veracruz. (...) La tripulación está compuesta por vasco-españoles, todos muy bien vestidos, muy bien pagados con dinero inglés. Además parecen demasiado educados para ser marineros corrientes. (...) Tan pronto llegó el buque, la tripulación desembarcó y fue a la ciudad de México, ostensiblemente, ‘a ver la catedral’”<sup>366</sup>

El día 4 de abril, el *News Chronicle* informaba de la llegada del cargamento a la capital mexicana: “Los soldados y la policía esperaban en la estación de México la llegada de un tren especial de Tampico, en la costa mexicana, que conducía a los pasajeros y cargo del misterioso yatch ‘Vita’. (...) El ‘Vita’ que según los registros es el antiguo yatch inglés ‘Argosy’ ha venido de España, hablándose ahora de él, por haber traído emisarios que han de tratar con el Gobierno de México el establecimiento de una colonia de refugiados españoles. (...) Lo que todavía se desconoce es si las pesadas cajas desembarcadas y cuidadosamente cargadas en el tren contienen oro y valores contrabandeados de Madrid. (...) Dos grandes camiones estaban preparados cuando el tren llegó y las cajas desembarcadas fueron cargadas a ellos. No pudo ser descubierto su destino, porque la policía impidió, eficazmente, que se siguiera a los camioneros”<sup>367</sup>

## Una intervención vasca

A finales de enero de 1939, Eliodoro de la Torre, consejero de Hacienda del Gobierno vasco, pedía información sobre el Vita al ex-ministro republicano Manuel de Irujo a la sazón en Londres. En su respuesta Irujo señala: “El ‘Vita’ zarpó para Panamá. Claro que Panamá es un lugar supuesto”<sup>368</sup>.

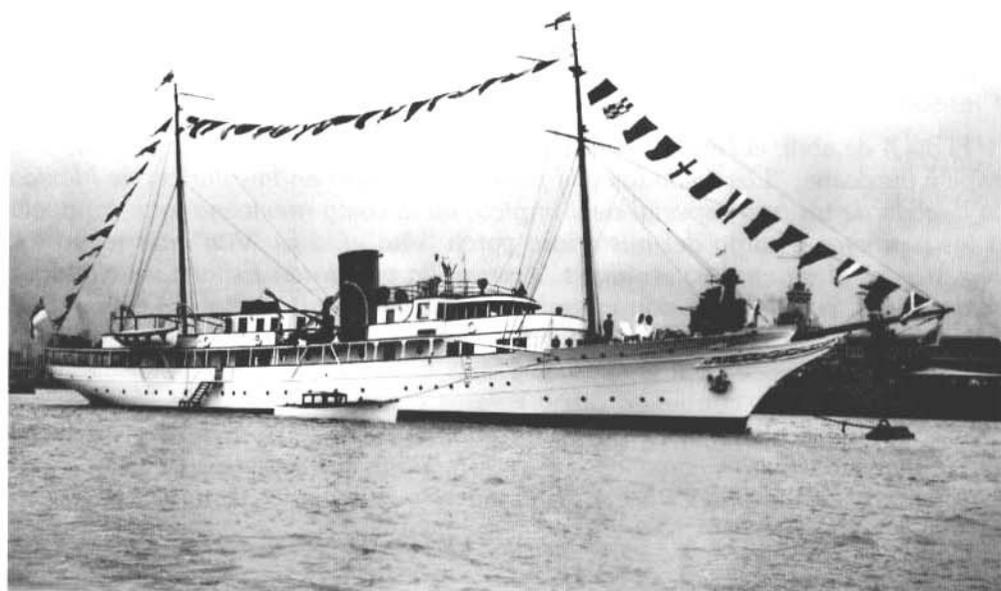
Un día más tarde, Irujo enviaba a París, sede del Gobierno vasco en el exilio, un informe completo sobre la *Mid-Atlantic*. Junto a éste una propuesta concreta: “Llamarle a Marino Gamboa, el yate es legalmente suyo. Confidencialmente del Gobierno de la República. Mientras existiera éste, Marino podía y debía mantenerlo en su puesto. Liquidado de modo tan desastroso aquél (el Gobierno republicano), Marino no tiene hoy más superior político que el Gobierno de Euzkadi, a cuyo servicio se abrió la oficina de Londres. El ‘Vita’, en su nombre actual, con todo su contenido, debe ponerse, sin pérdida de tiempo, a disposición del Gobierno vasco, tomando tú (E. Torre) como ministro de Hacienda la iniciativa”<sup>369</sup>.

366. *Daily Telegraph*, Londres, 30 de marzo de 1939.

367. *News Chronicle*, Londres, 4 de abril de 1939.

368. Carta de Manuel de Irujo a Eliodoro de la Torre, Londres, 5 de marzo de 1939.

369. Carta de Manuel de Irujo a Eliodoro de la Torre, Londres, 6 de marzo de 1939.



El *Vita* en Southampton.

A mediados de marzo, el Gobierno vasco ya disponía de información completa sobre la situación y cargamento del *Vita*<sup>370</sup>.

¿Cómo se explica el interés de los representantes vascos en el *Vita*? Desde la caída del Norte, el Gobierno vasco presidido por José Antonio de Aguirre había creado una importante estructura de ayuda y acogida a los exiliados vascos tanto en Francia como en Cataluña. Para ello, los vascos destinaron gran cantidad de recursos propios. Existía una deuda del Estado a la Hacienda vasca en concepto de pago de nóminas al Ejército y compra de material de guerra. Los vascos que se regían, en sus relaciones financieras con el Gobierno central, por el sistema de Concierto Económico, consideraban que una parte de aquellos gastos correspondían al estado, cuantificando la deuda militar, por otro lado, en unas 600.000 libras esterlinas. El lendakari Aguirre se dirige entonces a Negrín para reclamar las cantidades que consideraban les correspondían<sup>371</sup>.

---

370. Cartas de Eliodoro de la Torre a Manuel de Irujo, París, 16/23 de marzo de 1939.

371. Iñaki Ansagasti, *La financiación del exilio*, en *Muga* 42: abril 1985.

Al ir endureciéndose las posturas por ambas partes, los vascos consiguen la mayor cantidad posible de datos que sirvan como argumento en la negociación. Javier Rubio reconoce que los vascos “demuestra un notable conocimiento en estas cuestiones”: “Así se alegra por estos últimos la existencia de 600.000 libras esterlinas pagadas por el Gobierno soviético a Negrín como liquidación de la venta de los barcos de la Compañía Trasatlántica que quedaron en los puertos rusos, cantidad que no desmiente el ministro de Hacienda republicano que sea inexacta si bien asegura que dicha suma no ha sido abonada aún por los soviéticos, lo que ha motivado que él no haya entregado el contrato que legaliza la operación. El conocimiento de los dirigentes vascos de temas económicos entonces muy reservados no se limita, empero, a esta limitación; incluso el entonces secretísimo asunto del ‘Vita’, que se halla en esta fecha todavía llegando a Veracruz, es abordado por el enviado del presidente Aguirre, si bien sobre este tema su interlocutor, Méndez Aspe, corta inmediatamente la conversación”<sup>372</sup>.

Como las negociaciones tanto con Negrín como con Méndez Aspe no llevaban a ninguna solución, y, al mismo tiempo estos habían vetado a Eliodoro de la Torre como interlocutor, el Gobierno vasco tomará en consideración la propuesta de Irujo sobre el *Vita*. Irujo y los miembros de la Delegación del Gobierno vasco en Londres tratan de ponerse en contacto con Gamboa sin éxito. Este último se encontraba en una situación especialmente incómoda, presionado por ambas partes en el conflicto<sup>373</sup>. En un viaje a París mantiene una larga entrevista con el presidente Aguirre a quien pone al corriente de todos los detalles<sup>374</sup>. El día 28 de marzo, Torre comunica a Irujo parte de la conversación mantenida con el presidente: “En cuanto al ‘Vita’ fue alquilado por Marino en ‘time charter’ al Sr. Azkarate, ex-embajador de la República en Londres, y en él se han cargado ciento y pico maletas y baúles, ignorando Marino su contenido. Dicho barco llegará el día 25 a Veracruz, y en él van cuatro mandatarios de Méndez Aspe, que son los que se harán cargo de la mercancía, sin que los demás sepamos qué es lo que contenía”<sup>375</sup>.

Tras la entrevista entre Aguirre y Gamboa, en la que se determina el puerto de destino del *Vita*, el presidente del Euzkadi Buru batzar (Consejo Nacional del PNV), Doroteo de Ciaurriz, enviaba un radiograma en francés a Ordorika para que le comunicara la situación exacta del buque y se dispusiera a recibir instrucciones. Ciaurriz era, en ese momento, la máxima autoridad política de Ordorika.

372. Javier Rubio, *Opus cit.*

373. Carta de Manuel de Irujo a Eliodoro de la Torre, Londres, 14 de marzo de 1939.

374. Carta de Eliodoro de la Torre a Manuel de Irujo, París, 16 de marzo de 1939.

375. Carta de Eliodoro de la Torre a Manuel de Irujo, París, 23 de marzo de 1939.



A bordo del "Vita". A la izquierda, de uniforme, el capitán José Ordorika. En medio, con gafas, Marino Gamboa.

Este último no era un militante cualquiera, su padre era uno de los fundadores de aquel Partido en Lekeitio. Mantenía una entrañable amistad con el poeta Estaban Urkiaga "Lauaxeta" (uno de los jefes de las milicias nacionalistas fusilado por los franquistas en 1937) que era, además, padrino de su única hija, Nile (nombre de un amor de juventud del poeta). Poco después, utilizando esta vez el *euskera* (lengua vasca), el máximo dirigente del PNV –que da por hecho que la mayor parte de la tripulación pertenece a su propio partido– pide al capitán que detenga el navío donde se encuentre en espera de unas instrucciones que debía enviar Marino de Gamboa. Los de París no conocen el intento de Rouen y la tensión que existe entre las dos tripulaciones<sup>376</sup>.

En su respuesta, José de Ordorika muestra su impotencia: *"He recibido su telegrama. Stop. Con mucha pena no he podido cumplir su orden pues no podemos cumplir a alta mar sin cumplir las leyes correspondientes. Stop. Por otra parte estamos siempre esperando una acción de los otros. Stop. Sin dinero, esperando al enemigo, con la contra que tenemos y no sabiendo cómo resolver el problema y luego cómo entrar de nuevo sin papeles en regla. Stop. Respecto a esto aquí existen leyes muy duras. Stop. Cumplir su encargo sería hacer milagros y yo no puedo hacerlos"*<sup>377</sup>.

José de Ordorika, a pesar de todo, intenta cumplir la orden. Entre sus papeles existe una lista de los tripulantes en los que ha ido anotando su filiación política. En una carta posterior señalaba que *"los oficiales –salvo Ertze y Bilbao– eran 'incondicionales del Gobierno' (de Negrín)"*<sup>378</sup>

376. Telegrama de Doroteo de Ciaurriz a José de Ordorika, París.

377. Telegrama de José de Ordorika a Doroteo de Ciaurriz, Veracruz, 28 de marzo de 1939.

378. Carta de José de Ordorika a Marino de Gamboa, México D.F. 1 de junio de 1939.

## Prieto y el cargamento

No hay duda –ni siquiera en Amaro del Rosal su principal detractor– que Indalecio Prieto salvó en primera instancia el cargamento del *Vita*. Por otro lado, Ordorika, preocupado por la dramática situación económica de sus hombres, trató, antes de dar cualquier paso, que Prieto le resolviese el problema. En esta tarea se encontraba cuando el 3 de abril de 1939 el dirigente socialista llama al marino vasco. La transcripción de aquella conversación se la comunica este último a Marino de Gamboa:

*“Le he llamado Ordorika para decirle que, en Hotel Reforma, se halla un señor llamado Puche que ha llegado hace dos o tres días; este señor ha venido a visitarme y, aunque nada me ha dicho, sospecho que tiene algo que ver con Vdes. y caso de no ser así, mañana mismo liquidaré con Vdes. la cuenta que tienen pendiente.*

*Momentos después de haber celebrado esta entrevista llegó a casa del Sr. Prieto el Sr. Puche; seguidamente fui llamado de nuevo por el primero, quien me presentó al Sr. Puche y entonces supe, por primera vez, que efectivamente, era el hombre que venía con instrucciones, aunque un poco tardías ya que los hechos ya estaban consumados, ahora bien parece ser que este señor venía con instrucciones concretas del ‘Gobierno’, es decir, con independencia, pero ante lo ocurrido tuvo que recurrir al Sr. Prieto para hacerse cargo de la situación, y digo esto porque en el curso de la conversación al pretender el Sr. Puche justificar su actitud, dijo estas palabras dirigiéndose al Sr. Prieto: ‘Yo no he tenido ninguna reserva con Ud.’. A lo que Prieto interrumpió diciendo: ‘¿Ninguna?. Todas querrá Vd. decir’. Así pues desde que el Sr. Puche venía a hacerse cargo de las cosas, ya Prieto no podía hacerse cargo de las cantidades que nos venía a entregar, y quedamos a la expectativa, después aclaramos las cosas al Sr. Puche y es cuando se pusieron aquellos cables a París que tú conoces (donde se encontraba la Diputación Permanente de las Cortes)”<sup>379</sup>.*

Las maletas del *Vita* habían sido trasladadas a la residencia de un diplomático español en la Colonia San Ángel, uno de los barrios más elegantes de México. En aquellos momentos y a pesar de los momentos de tensión reseñados, Prieto se muestra dispuesto a entregar el cargamento y así se lo comunica a Negrín y a sus representantes<sup>380</sup>. Estos habían llegado tarde a México debido a que la enfermedad de uno de ellos les había retenido en Nueva York. Sin embargo, el doctor Puche<sup>381</sup>

379. *Ibíd*em

380. *Ibíd*em

381. Ex-rector de la Universidad de Valencia

se niega a hacerse cargo del cargamento al encontrarse las maletas abiertas o deterioradas y parte de su contenido fuera de ellas<sup>382</sup>. Lo cierto es que las repetidas maletas no reunían las condiciones para lo habían sido compradas. Quizá no supo nunca el representante negrinista que los mismos reparos había expresado Prieto. Este último, ante la situación creada, pone el cargamento del *Vita* en manos de la Diputación Permanente de las Cortes, para que sean éstas las que tomen las medidas oportunas. El 31 de abril de 1939, Indalecio Prieto creaba la *Junta de Auxilio a los Republicanos Españoles*, como organismo alternativo y la misma finalidad que el SERE, controlado por los “negrinistas”. El cargamento del *Vita* va a jugar un papel definitivo en el nacimiento de la JARE<sup>383</sup>.

El 2 de junio, se reunía en la Ciudad de México José Giral, Augusto Barcia, Félix Gordón Ordax, el general Pozas e Indalecio Prieto. Todos ellos habían ocupado una o varias carteras en diferentes Gobiernos republicanos. Durante el encuentro Prieto les da cuenta de sus gestiones en torno al *Vita*. Especialmente, la resolución de la Diputación Permanente de las Cortes por la que se le confía la custodia de su cargamento. Asimismo, les pone al corriente de las discusiones en torno al tema con Negrín. Prieto, además, les sugiere la posibilidad de que los miembros de la Diputación Permanente se trasladen en pleno a México para que fuese ésta la que se hiciese cargo del barco y de los bienes que transportaba<sup>384</sup>.

Dos días antes, el 31 de mayo, *Prieto* le había trasladado la misma propuesta al presidente de las Cortes, *Diego Martínez Barrio*. Este se muestra dispuesto a sufragar los gastos del viaje siempre que los miembros de la Diputación Permanente acordasen realizar el mismo<sup>385</sup>.

Mientras tanto, a principios de ese mes de mayo, Marino de Gamboa telegrafaba a Manresa ordenándole el regreso del barco a Europa. Este mandato no se puede cumplir por dos razones: la falta de dinero y, sobre todo, porque debía esperarse la llegada de *Méndez Aspe*. Los días 21 y 22 de mayo, cuando por fin llega este último, mantiene dos reuniones con *Manresa*. En las mismas, perdido el cargamento, se decide vender el barco. Incluso se ponen en contacto con un intermediario inglés, Mr. Kemp. Ordorika se niega alegando, por un lado, que él depende de Gamboa, y, por otro, porque necesitaba garantías de que él y sus

---

382. Las maletas compradas en París no reunían las condiciones para transportar un cargamento de aquellas características. Hay que recordar que, además de dos temporales, fueran trasladadas en condiciones no óptimas. Pero, sobre todo, era lógico que se abriesen algunos bultos para comprobar su contenido ya que no existía un manifiesto de carga, preceptivo en la Marina Mercante.

383. Hartmut Heine, *La oposición política al franquismo*, Barcelona: Crítica-Gijalbo, vv. pp.

384. Acta de la reunión

385. Carta de Indalecio Prieto a Diego Martínez Barrio, La Habana, 6 de junio de 1939.

hombres iban a cobrar las gratificaciones acordadas<sup>386</sup>. En vista de la situación creada, se decide esperar la llegada de Negrín<sup>387</sup>.

Durante todo aquel tiempo, *José Ignacio Aldama*, uno de los directores de la "Mid Atlantic" y apoderado de *Gamboa* en México, se negaba a pagar los sueldos de la tripulación a la que le comenzaban a faltar alimentos. Algunos hombres incluso amenazaban con recurrir a los tribunales para cobrar lo que se les adeudaba<sup>388</sup>.

Finalmente, Aldama recibe un telegrama de Marino de Gamboa para "resolver el asunto del barco en la forma que el señor Prieto considera más conveniente". A partir de aquella decisión, Prieto se hacía también con el control del barco. Por otro lado, se resolvía una de las principales preocupaciones del capitán Ordorika: la JARE se hacía cargo de los salarios de los tripulantes del *Vita*<sup>389</sup>.

Como hemos señalado, el 28 de Julio de 1939, la Diputación Permanente de las Cortes republicanas aprobaba la creación de una *Junta administradora* que fiscalizara los bienes no controlados por el SERE "negrinista", fundamentalmente, los procedentes del yate *Vita*. El día 31 quedaba constituida la *Junta de Auxilio a los Refugiados Españoles (JARE)*. En la reunión de la Diputación Permanente, el representante del PNV, Julio de Jauregui Lasanta, vota en contra de la creación de la JARE.

## Del "Vita" al "Abril"

Indalecio Prieto había comenzado a buscar una solución. Partía de la base de que Marino de Gamboa había dado instrucciones escritas a José Ignacio Aldama para que el saldo resultante de la venta del barco, una vez descontado lo que debía a la tripulación, tendría que entregárselo a él. En la decisión de Gamboa, sin duda, pesaba el hecho de la entrada del PNV en la JARE. Tras una reunión de este último organismo, se decide, como solución, ceder el barco a una persona designada por JARE que se haría cargo en el acto de las referidas deudas que serían saldadas sin la menor demora: "así se evitarían nuevos retrasos que nada dicen en favor de nadie y pueden ir en daño moral y material de todos principalmente del armador. (...) Además de ese modo se impediría que una venta precipitada obligara a efectuarla en condiciones desventajosas, es decir, sin

---

386. Estas gratificaciones se habían acordado entre un funcionario de Hacienda, Lozano, y el capitán Ordorika. Se trataba, simplemente, de cumplir el contrato de "time charter".

387. Carta de José Ordorika a Marino de Gamboa, Tampico, 23 de mayo de 1939.

388. Telegrama de José de Ordorika a Marino de Gamboa, Tampico 23 de mayo de 1939.

389. Alfonso Carlos Sainz Valdivielso, *Indalecio Prieto, crónica de un corazón*, Barcelona: Planeta, 1984, p. 220..

*tener un precio justo. De otra forma, la solución que proponemos es precisamente la misma ya autorizada por el Sr. Gamboa, puesto que el importe de la venta habría de venir a nuestras manos. También cabe apuntar, en orden de las conveniencias, que Cid, se vería libre de una gestión poco grata, enojosa e incluso comprometedora*<sup>390</sup>.

La persona elegida debía gozar de la confianza de ambas partes: Prieto y Gamboa. El día 12 de junio de 1940, el *Vita* contaba con un nuevo propietario: el capitán José de Ordorika. La compraventa se realiza ante el notario público de la Ciudad de México, Alberto Campero y Burchard. Marino de Gamboa y su esposa María de Ybargaray están representados en el acto por José Ignacio Aldama<sup>391</sup>.

Al margen del problema de la propiedad, el *Vita* estuvo amenazado por otro no menos grave. El 8 de septiembre de 1939, Harold M. Collins, cónsul de Estados Unidos en Tampico, comunicaba al capitán Ordorika que el Departamento de Estado le había avisado que el Gobierno filipino no autorizaba la renovación del registro del *Vita*<sup>392</sup>. Como consecuencia de esta decisión, las autoridades mexicanas apremiaban a Ordorika para que se procediese al nuevo abanderamiento<sup>393</sup>. Sólo hasta que se produjo la venta, el *Vita* se mantuvo en situación ilegal. Tras ésta, el 25 de junio de 1940, las autoridades concedían un *pasavante* para que el barco se trasladase a Panamá donde debía abanderarse de nuevo<sup>394</sup>.

El viaje de Tampico a Panamá será el último que el barco realice con el nombre de *Vita*. En la Ciudad de Panamá, además de su pabellón, cambia su nombre por el de *Abril*, inspirado por Prieto al ser ése el mes en que se proclamó la República española. También allí los marineros vascos convalidan sus títulos profesionales españoles con los panameños, lo cuales les permitirían navegar por América. De Panamá, el *Abril* pasa a Acapulco donde queda fondeado. Se tenía la idea de que, al ser esta ciudad un importantísimo centro turístico al que acuden acaudalados americanos, podría conseguirse un buen precio para el barco. Lo cierto es que, además de los tripulantes, la esposa y tres hijos de Ordorika pasaron unas inolvidables vacaciones en aquel verano de 1940<sup>395</sup>.

---

390. Carta de Idalecio Prieto a José Ignacio Aldama, 17 de mayo de 1940

391. Escritura nº 120, México D.F., 12 de junio de 1940

392. Carta de Harold M. Collins a José de Ordorika, Tampico, 8 de septiembre de 1939.

393. Carta de José Herrera, capitán de puerto, a José de Ordorika, Tampico, 5 de octubre de 1939..

394. Carta de José Herrera, capitán de puerto, a José de Ordorika, Tampico, 25 de junio de 1940.

395. Testimonios de Familia Ordorika/Antón Brouard.

El día 11 de abril de 1941, se presentaba a bordo del *Abril* un oficial de marina, ayudante del ministro del ramo, general Jara, con un grupo de hombres armados que procedieron a la incautación del barco. Sellaron todos los departamentos excepto uno destinado al capitán, y la tripulación fue desembarcada imponiéndoles la obligación de presentarse todos los días a las 10 de la mañana en la Oficina de Inmigración de Acapulco. Tras levantar un inventario, el barco fue fondeado frente a la base naval de Icazo. Allí, el día 14, el *Abril* fue abanderado con pabellón mexicano. Los tripulantes fueron alojados en casa de un residente vasco, Alberto Alzuyeta. Ordorika se instalará en el Hotel Tropical donde, posteriormente, se reúne toda la tripulación<sup>396</sup>.



En México: a la izquierda Mariano Manresa, capitán del "Tramontana", junto al capitán José Ordorika.

La casualidad hizo que Indalecio Prieto se encontrase en el barco en el momento de producirse los hechos. Se traslada inmediatamente a la capital donde trata, sin éxito, entrevistarse con el secretario de Marina, que alega estar enfermo. El día 13 escribe al presidente general Ávila Camacho explicándole la situación y, sobre todo, desmintiendo los argumentos que los militares habían esgrimido para proceder a la incautación<sup>397</sup>.

Los hechos tienen su origen en una información aparecida en el diario *Novedades* el 19 de febrero de 1941 en la que un periodista del mismo, que había visitado el *Abril* con algunos miembros del Gobierno mexicano, redacta una información escandalosa en la que elucubra sobre la cuantía del tesoro que había trasladado, la venta del barco, el número de tripulantes y la preparación

396. Carta de José de Ordorika a Indalecio Prieto, Acapulco, 13 de abril de 1941.

397. Carta de Indalecio Prieto al general de división Manuel Avila Camacho, México D.F., 13 de abril de 1941.

clandestina de un supuesto regreso “a Vizcaya”. Posteriormente, se acusaría a los miembros de la tripulación de realizar sabotajes o que el barco estaba “abandonado” en Acapulco<sup>398</sup>.

Prieto, aunque enfermo, realiza múltiples gestiones para tratar de recuperar el barco. Para ello contará con la inestimable ayuda del ministro panameño en México, Eusebio Rodrigo. Mientras tanto, tanto él como el capitán Ordorika se ven obligados a tomar algunas precauciones. A partir de aquel momento, utiliza el seudónimo *Motrico*, mientras que este último debía enviar la correspondencia a casa de Progreso Vergara, otro vasco, militante éste del Partido Socialista<sup>399</sup>.

Mientras que los abogados de la HISME<sup>400</sup> trabajan afanosamente en busca de una solución legal, Prieto evita cualquier roce, enfrentamiento o protesta que pueda molestar a las autoridades mexicanas. En aquellos momentos, los informes de Zetina, cónsul general de Panamá en Tampico, sobre la documentación panameña del barco y del capitán Ordorika, eran decisivos<sup>401</sup>.

El 16 de junio de 1941, el secretario de Relaciones Exteriores comunica a Indalecio Prieto que el presidente Ávila Camacho había cursado órdenes para que el barco fuese restituido a sus propietarios<sup>402</sup>. El documento de restitución que lleva la firma del jefe del Estado mexicano esta fechado el 25 de junio y, como razones para la devolución, se dan las de mantener las buenas relaciones con Panamá<sup>403</sup>. El 14 de julio, se procedía al reabanderamiento.

A pesar de la devolución del barco, las autoridades mexicanas se sentían incómodas con la presencia del *Abril* en sus aguas y presionaban a sus propietarios para que las abandonasen. Indalecio Prieto, temiendo lo peor, ordena a Ordorika que abandone Acapulco cuanto antes: “*Reitérole la urgencia de zarpar no debiendo escatimar esfuerzos para hacerlo*”<sup>404</sup>.

Mientras se ultiman los preparativos, Prieto encargaba al capitán Ordorika que gestionase el viaje en el *Abril* de las esposas e hijos menores de Paulino Gómez Sainz y de Segundo Blanco que deseaban viajar a Colombia. Hay que recordar

---

398. Carta de José de Ordorika a Indalecio Prieto, Acapulco, 22 de febrero de 1941. Carta de Indalecio Prieto a José de Ordorika, México, D.F., 18 de abril de 1941.

399. Carta de Indalecio Prieto a José de Ordorika, México D.F., 14 de abril de 1941.

400. Se trata de la Fiduciaria Hispano Mexicana, creada por la JARE que tiene como fines la administración de varios fideicomisos, entre ellos el constituido para el mantenimiento del colegio Madrid.

401. Carta de Indalecio Prieto a José de Ordorika, México, 5 de mayo de 1941.

402. Carta de Indalecio Prieto al general de División Herberto Jara, México D.F., 19 de junio de 1941.

403. Carta de Herberto Jara a Indalecio Prieto, México D.F., 10 de julio de 1941.

404. Carta de Indalecio Prieto a José de Ordorika, México D.F., 13 de agosto de 1941.

que estos últimos eran ministros de Negrín y por tanto enemigos declarados de Prieto<sup>405</sup>. No se ponen inconvenientes pero el sarampión de uno de los hijos de Blanco hace peligrar la salida del barco. Para evitar la intervención de las autoridades sanitarias, Ordorika conseguiría que no se informase y la mejoría de los muchachos hace posible la salida<sup>406</sup>.

El 22 de agosto, la Capitanía de Puerto autorizaba la lista de tripulantes. Esta queda formada, además de por Ordorika, por José Antonio Bilbao (primer oficial), Juan Duñabeitia (segundo oficial), Juan Briz (telegrafista), Tomás Marqués (contra-maestre), los marineros Santiago Zumaran, José Buzón, Jesús Miguens y Osvaldo Ruiz; Genaro Álvarez (primer maquinista), Antonio Bilbao (segundo maquinista), Juan M. Ordorika (tercer maquinista); como engrasadores Vicente Requena, Francisco Gorrochategui y Diego Gómez; Justo Fullaondo (mayordomo), Santiago Belaustegui (cocinero), los camareros José Arias, Juan Sarrionandia y Felipe Pérez<sup>407</sup>. Como se ve, son pocos los que quedan de la primitiva tripulación y todos ellos del grupo de José Ordorika<sup>408</sup>. En realidad esta tripulación había sido reclutada, originariamente, para un viaje corto a Mazatlán. Algunos de los oficiales y marineros habían sido contratados a través de Francisco de Belausteguigoitia, delegado del Gobierno Vasco en México<sup>409</sup>, y de la propia JARE.

El día 23 de agosto el *Abril* abandona Acapulco rumbo al puerto panameño de Balboa, donde llega el 29 al medio día. En Panamá, en principio, el barco debía reparaciones y procederse al abanderamiento definitivo del buque<sup>410</sup>.

Al llegar a Panamá las esposas de los ministros negrinistas reclaman los subsidios que, según ellas, les corresponden. Ordorika sólo estaba autorizado para entregarles el importe de los billetes para San Buenaventura (Colombia) según le había indicado el representante de la JARE, Ruiz de Olazarán<sup>411</sup>. Cuando Prieto se entera del incidente envía un telegrama al capitán del *Abril* en términos que no ofrecían lugar a dudas: *“Recibirá giro telegráfico New York cuatrocientos dólares doscientos para cada señora. Con eso más el importe del pasaje hasta Cali que anticipoles usted sobrepasamos socorros concedemos cuantos llegan de Francia e incluso olvidamos que respectivos maridos están subsidiados por*

405. *Ibíd.*

406. Carta de José Ordorika a Indalecio Prieto, Acapulco, 21 de agosto de 1941.

407. Lista de Tripulantes, Acapulco, 22 de agosto de 1941.

408. De la primitiva tripulación sólo quedaban cuatro marinos y el capitán.

409. Entre 1939 y 1943 Prieto mantuvo una intensa relación con los delegados del Gobierno vasco en algunos países americanos, singularmente con Francisco de Belausteguigoitia (México) o Manu de la Sota (Nueva York).

410. Carta de José de Ordorika a Indalecio Prieto, Balboa, 3 de septiembre de 1941.

411. *Ibíd.*



Julio de Jáuregui; fue director de emigración del Gobierno Vasco hasta 1942.

*otra organización (el SERE) circunstancia justificaría desentendíramos de socorros para viaje que no dispusimos nosotros y cual venimos costeando espléndidamente desde Martinica”<sup>412</sup>.*

En vista de la respuesta, la esposa de Gómez Sainz se muestra dispuesta a ir a Colombia donde tiene familiares. La otra se niega a viajar sin fondos ya que aseguraba que Ruiz Olazarán le había garantizado un subsidio mensual, por lo que exige regresar a México. Prieto, según se desprende de su correspondencia, se incomoda por momentos: *“Diga esposa Blanco debe desechar idea de volver con ustedes a México. Caso logrado permiso de entrada aquí caducado con su salida. Si desiste continuar Colombia destino elegido al abandonar Francia y ratificado libremente aquí disponga usted en tragándola doscientos dólares inmediato desembarco familia pues bordo debe quedar*

*únicamente dotación evitando incidentes serían peligrosos presentes circunstancias. Dígame también Olazarán niega ofrecimientos atribúyete. Deme cuanto salida familia Gómez cosas ocurran”<sup>413</sup>.*

El incidente se soluciona finalmente y las mujeres y sus hijos embarcan a bordo del vapor *Colombia*<sup>414</sup>. Cuando Prieto conoce la noticia escribe a Ordorika: *“Por lo que respecta a las señoras Blanco y Gómez Saiz, como el incidente se ha resuelto de modo satisfactorio no quiero volver sobre él. Si la señora Gómez Saiz me escribe desde Colombia yo le contestare dándole todo tipo de explicaciones. Hay un refrán castellano –no vasco– según el cual “por la caridad entra la peste” y ese refrán queda plenamente confirmado en el presente*

412. Telegrama de Indalecio Prieto a José Ordorika, México D.F., 3 de septiembre de 1941

413. Telegrama de Indalecio Prieto a José Ordorika, México D.F., 5 de septiembre de 1941.

414. Carta de José Ordorika a Indalecio Prieto, Balboa, 9 de septiembre de 1941.

caso, puesto que nosotros maldito si teníamos obligación con esas familias ya que no embarcaron en Francia por nuestra cuenta ni atendiendo sugerencias hechas por nosotros. Iban a Colombia y a Colombia van. Y la falta de recursos que alegan podían haberla calculado en Francia. Los esposos de ambos siguen figurando como ministros del Gobierno Negrín y bastaba esa circunstancia para que nosotros nos desentendiéramos de toda prestación de auxilio, porque ello correspondía a la Delegación que aquí tiene el SERE, es decir, el señor Negrín. Precisamente yo recalqué a la señora Blanco los inconvenientes que pudiera ofrecer para ella trasladarse a Colombia y me dijo que por ninguna clase de motivos se separaba de sus compañeros de viaje”<sup>415</sup>.

En Panamá, aparecen un sinfín de problemas. Es cierto que el Gobierno había aprobado el abanderamiento definitivo. Pero, los astilleros de aquel país con exceso de trabajo no podían atender al *Abril* con la premura que éste requería. A partir de aquel momento, Ordorika comienza a pensar en llevar el barco a Cuba donde había astilleros libres. El contacto en La Habana es otro vasco, Lucio Zatika, que, en pocos días, ya había preparado un presupuesto<sup>416</sup>.

La incertidumbre de aquellos días afecta a la moral de los tripulantes, especialmente la de aquellos de reciente incorporación. Algunos habían conseguido embarques en barcos panameños donde, además de garantías de futuro, ganaban mejores sueldos. Otros que, como señalábamos, habían embarcado para una sola travesía, eran reclamados por las empresas en que trabajaban en México<sup>417</sup>.

De la baja moral se pasan a las tensiones. Ordorika debe actuar enérgicamente para evitar algunas deserciones<sup>418</sup>. Mientras todo esto ocurre, se produce un golpe de Estado en Panamá que lleva al poder a un militar que no oculta sus simpatías por los nazis. Ante esto, el 17 de octubre de 1941, Prieto transmitía a Ordorika la orden de zarpar para La Habana<sup>419</sup>.

## En La Habana

El día 24 de octubre de 1941, el *Abril* llegaba a La Habana. En esta ocasión Indalecio Prieto realiza consultas con el Gobierno cubano por si resultara “molesta” la estancia del buque en sus aguas. Esto no evita que la prensa cubana dedica-

415. Carta de Indalecio Prieto a José Ordorika, México D.F., 6 de septiembre de 1941.

416. Carta de José de Ordorika a Indalecio Prieto, Balboa, 7 de octubre de 1941.

417. Carta de José Ordorika a Indalecio Prieto, Balboa, 15 de septiembre de 1941/25 de septiembre de 1941.

418. *Ibidem*

419. Carta de Indalecio Prieto a José de Ordorika, 17 de octubre de 1941.

se amplios espacios a especular sobre el polémico buque<sup>420</sup>. En aquellos días quería destinar el barco a misiones humanitarias. Especialmente, para rescatar a refugiados que se encuentran en puertos comprometidos o en lugares no deseados. Para ello, incluso, se piensa en introducir cambios que aumentasen su capacidad. Prieto da instrucciones a Ordorika: *“Haga usted cálculos respecto al número de literas que de modo más o menos provisional, podrían establecerse en los actuales camarotes, sin modificar ni deteriorar éstos y de las camas que, en la mi misma forma, podrían establecerse en el salón de cubierta. Hecho el cálculo por usted se podrían pedir ahí presupuestos de esa instalación de quita y pon sin desvalorar el buque como embarcación de recreo. Todo esto es a cuenta de pensar en la posibilidad de utilizar el ‘Abril’ en viajes desde Ciudad Trujillo y Habana pues venimos por pasajes de esas travesías”*<sup>421</sup>.

La primera oportunidad para que el “Abril” realizase un servicio como el que señalábamos se presenta cuando se conoce la llegada del vapor portugués *Quanza* con varios cientos de refugiados a bordo, en su mayoría vascos<sup>422</sup>. Aunque, en el pasaje se encontraban algunas destacadas personalidades republicanas, como Niceto Alcalá Zamora. Éstos habían zarpado el día 15 de enero de 1941, casi un año antes, de Marsella a bordo del *Alsina*, en un viaje organizado por el SERE, tras permanecer varios meses fondeados en Dakar, en condiciones infrahumanas, fueron trasladados a Casablanca donde, a su vez, fueron internados en un antiguo cuartel de la Legión Extranjera hasta que la JARE fletó el *Quanza* para evacuarlos<sup>423</sup>. Prieto urge a Ordorika para que se aceleren las obras ya que quería transportar en el *Abril* a unos treinta pasajeros. Sin embargo, la contratación del vapor argentino *Río de la Plata* haría innecesarios sus servicios<sup>424</sup>.

La universalización de la guerra con la entrada en la misma de Estados Unidos tras el ataque japonés a Pearl Harbour, restringe la navegación y, sobre todo, los movimientos de ciudadanos y capitales extranjeros. Y todo ello, lógicamente, afecta al *Abril*. Los gastos de reparación, seguros y sueldos de la tripulación se hacen demasiado pesados para la JARE. Y, a pesar de que Prieto se resiste a ello, comienza a pensarse en la venta<sup>425</sup>.

---

420. Carta de José de Ordorika a Indalecio Prieto, La Habana, 26 de noviembre de 1941.

421. Carta de Indalecio Prieto a José de Ordorika, México, D.D., 24 de octubre de 1941.

422. Sobre este tema, ver Arantza Amézaga, *Crónicas del Alsina*, Bilbao: Ekin; 1982.

423. Testimonio de Nestor Basterretxea, pasajero del *Alsina* y del *Quanza*.

424. Carta de Indalecio Prieto a José de Ordorika, México D. F., 17 de enero de 1942.

425. Carta de Indalecio Prieto a José de Ordorika, México D. F., 21 de enero de 1942.





Reunión de nacionalistas vascos en Filipinas (31 de julio de 1939).

aparece un abogado norteamericano, Moran, que exhibe un poder de venta firmado, “ante testigos” por José de Ordorika en México. La sorpresa es mayúscula y Prieto pide explicaciones al capitán del *Abril*<sup>429</sup>. El marino también se ve sorprendido. Ni conoce a Morán, ni se encontraba en México en las fechas que aparecen en los documentos. Estaba con su barco en Panamá<sup>430</sup>.

A principios de julio de 1942, Indalecio Prieto se traslada a La Habana, instalándose en la residencia del embajador de México. El 11 de julio de 1942, en la embajada de los Estados Unidos de América, Indalecio Prieto y José Ordorika firmaban el contrato de compraventa. El comprador fue John Tinten Rigg, un agente de la *War Shipping Administration* (Administración de Transportes de Guerra). El precio fijado fue de 140.000 pesos en moneda americana<sup>431</sup>.

---

429. Telegrama de Indalecio Prieto a José de Ordorika, México D.F., 10 de junio de 1942.

430. Telegrama de José de Ordorika a Indalecio Prieto, La Habana, 11 de junio de 1942.

431. Contrato de compraventa.

Días mas tarde, los norteamericanos se hacían cargo del barco. Rebautizado como *Hapy Days* fue utilizado como buque escuela. Al finalizar la guerra mundial será vendido como excedente a una firma peruana, que lo utilizará para el transporte de guano y carbón. Más tarde, lo compraría Mariano Prado, pariente del que fue presidente del Perú. En febrero de 1966, el *Argosy-Vita-Abril-Happy Days* se hundía en la bahía de Callao. Sus hierros fueron vendidos en subasta como “hierro viejo”<sup>432</sup>.

---

432. José de Ordorika, “El Vita”, México D.F., abril de 1966 (mecnografiado).